TYGODNIK • 22.05.1977

CENA 3 ZŁ

21 1350 SKRZYDLATA POLSKA

z lotu po kraju

TRANSPORT ŚMIGŁOWCEM POMNIKA BRATERSTWA BRONI

Przedsiębiorstwo „Instal" wykonało z powodzeniem 5 maja br. skomplikowany transport śmigłowcem Mi-6A Pomnika Polsko-Radzieckiego Braterstwa Broni. Przewóz pomnika (masa 3 tony, wysokość 6,4 m) drogą powietrzną, z Warszawy wzdłuż brzegów Wisły do Magnuszewa, trwał 44 minuty. Śmigłowiec pilotowali: **Józef Wietecha** i **Jerzy Barski**. Ustawieniem pomnika na płycie granitowej w centrum Magnuszewa kierował **Ignacy Goliński**.

PLENUM ZARZĄDU GŁÓWNEGO AEROKLUBU PRL

Pod przewodnictwem prezesa gen. bryg. nawig. **Władysława Jagiełły** obradowało 12 maja br. w Warszawie plenum Zarządu Głównego Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Przedmiotem obrad była analiza działalności Aeroklubu PRL na rzecz obronności kraju. W obradach wziął udział dyrektor CZLC **Mieczysław Roman**.

PONAD MILION OSÓB ZWIEDZIŁO PAWILON „KOSMOS 77" W WARSZAWIE

Wielka wystawa „Kosmos 77", jaka czynna była z okazji Dni Radzieckiej Nauki i Techniki przed Pałacem Kultury i Nauki w Warszawie — cieszyła się ogromnym powodzeniem. W okresie od 4 kwietnia do 9 maja br. zwiedziło ją ponad 1,2 mln osób.

AKADEMIA W LOTNICZYM KOLE ZBoWiD Z OKAZJI DNIA ZWYCIĘSTWA

W Technikum Kolejowym w Warszawie odbyła się 13 maja uroczysta akademia z okazji XXXII rocznicy zwycięstwa nad niemieckim faszyzmem, zorganizowana staraniem lotniczego koła ZBoWiD Warszawa-Ochota Południe. Okolicznościowy referat wygłosił prezes Koła płk dr **Henryk Klimek**, po czym zasłużonych działaczy udekorowano odznaczeniami państwowymi i wojskowymi. W części artystycznej wystąpiła reprezentacyjna orkiestra Wojska Polskiego.

WYDAWNICTWA

● BOGDAN BARTNIKOWSKI — **„TERAZ LEC SAM"**. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1976/77. Miniatury Lotnicze. Opowiadanie — relacja instruktora ze szkoły lotniczej. Str. 124, cena 12 zł.

● RAJMUND KULIŃSKI — **„RÓŻE DLA NIEZNAJOMEJ"**. Krajowa Agencja Wydawnicza — 1977. Miniatury Lotnicze. Opowieść o radzieckim instruktorze pułku „Warszawa" kpt. pil. Olegu Matwiejewie. Str. 112, cena 14 zł.

● WIESŁAW FUGLEWICZ — **„MINUTA NAD TWIERDZĄ"**. Wydawnictwo MON — 1977. Z serii „Żółtego Tygrysa". Opowieść o gen. J. Połbinie, dowódcy korpusu lotnictwa bombowego, który poległ w walkach o Wrocław. Str. 125, cena 7 zł.

MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE PAŃSTW SOCJALISTYCZNYCH

Pod patronatem Związku Socjalistycznej Młodzieży Polskiej rozpoczęły się 8 maja w Centrum Wyszkolenia Lotniczego Aeroklubu PRL w Lesznie Międzynarodowe Zawody Szybowcowe Państw Socjalistycznych.

Impreza uświetniła jubileusz XXV-lecia Centrum. W przeddzień otwarcia zawodów, 7 maja, odbyła się w Wojewódzkim Domu Kultury w Lesznie uroczysta akademia poświęcona jubileuszowi CWL. Wzięli w niej udział: I sekretarz KW PZPR, przewodniczący Wojewódzkiej Rady Narodowej w Lesznie, poseł na Sejm — **Stanisław Kulesza**, wojewoda leszczyński — **Eugeniusz Pacia**, szef sztabu Dowództwa Wojsk Lotniczych — gen. bryg. pil. **Józef Sobieraj**, prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, przedstawiciel Wojsk OPK — gen. bryg. **Tadeusz Gembicki**. Referat na temat dorobku CWL wygłosił jego komendant ppłk pil. **Stanisław Kolasa**. Zasłużeni pracownicy i działacze Centrum oraz Aeroklubu Leszczyńskiego otrzymali odznaczenia i wyróżnienia (o jubileuszu CWL napiszemy obszerniej w następnych numerach). W części artystycznej akademii wystąpił Zespół Estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra".

Otwarcia Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Państw Socjalistycznych dokonał 8 maja prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. nawig. **Władysław Jagiełło**, który podkreślił w swym wystąpieniu, że impreza ta ma dla polskiego lotnictwa sportowego szczególne znaczenie, ponieważ odbywa się w ramach obchodów 60-lecia Wielkiej Socjalistycznej Rewolucji Październikowej. W otwarciu zawodów wzięli udział: sekretarz KW PZPR, prezes Aeroklubu Leszczyńskiego — **Jan Płóciniczak** i wicedyrektor Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego — mgr inż. **Aureliusz Misiorek**. Imprezę i zarazem jubileusz CWL uświetniły pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów szybowcowych i samolotowych oraz skoczków spadochronowych CWL i aeroklubów. Najbardziej podobała się widzom wspaniała akrobacja na samolocie Zlin-50L „Gryf" w wykonaniu mistrza Polski **Pawła Pawlaka** z Aeroklubu Szczecińskiego.

Na starcie zawodów stanęło 10 zawodniczek: po dwie z CSRS (szybowce „Kestrel"), NRD, Węgier i cztery reprezentantki Polski (wszystkie na szybowcach „Jantar-1") oraz 32 zawodników, po dwóch w każdej klasie z: CSRS (na szybowcach — w otwartej „Nimbus-2" i „Kestrel", w standard — ASW-15 i PIK-20), Kuby (w obydwu klasach na „Cobrach-15"), NRD (na szybowcach — w otwartej „Jantar-1" i „Jantar-2", w standard „Jantar-S"), Rumunii (na szybowcach — w otwartej IS-29, w standard „Jantar-S"), Węgier (na szybowcach — w otwartej „Jantar-1", w standard „Jantar-S"), ZSRR (na szybowcach — w otwartej „Lietuva", w standard „Jantar-S"), Polski I (w otwartej „Jantar-2", w standard „Jantar-S") i Polski II (w otwartej „Jantar-1", w standard „Jantar-S").

8 maja warunki atmosferyczne nie były sprzyjające i konkurencji nie rozegrano. Pierwszą konkurencję, wspólną dla wszystkich klas, przeprowadzono w poniedziałek 9 maja. Był nią przelot dolecowo-powrotny 230 km na trasie Leszno—Modliszewo—Leszno. W konkurencji kobiet zwyciężyła **Maria Bolla** (Węgry), przed **Marią Popiołek** (Polska II), **Hanną Badurą** (Polska II) i **Adelą Dankowską** (Polska I). W klasie otwartej zwyciężył **Frantisek Matousek** (CSRS), przed swym rodakiem **Frantiskiem Nedicem**. W klasie standard pierwsze miejsce zajął **Witautas Sabeckis** (ZSRR), przed **Jaroslavem Vavrą** (CSRS) i **Stanisławem Witkiem** (Polska II). Po pierwszej konkurencji w klasyfikacji zespołowej prowadzi reprezentacja CSRS, przed Polską II i Węgrami.

10 i 11 maja nie rozegrano konkurencji. Dalsze informacje z Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych Państw Socjalistycznych w następnych numerach. (kon)

Uczestnicy zawodów. Zdjęcie: B. Koszewski.

na horyzoncie

TRADYCJE I WSPÓŁCZESNOŚĆ

Opowiadał mi niedawno znajomy działacz lotniczy następującą historyjkę, będącą — jak sądzę — przyczynkiem do naszych obyczajów lotniczych. W jednej ze szkół zakładowych znanej fabryki lotniczej odbywały się egzaminy. Ich uczestnikom zadawano pytanie: „Jakie imię nosi zakład?" Z pierwszej grupy zdających mało kto wiedział. Dopiero potem, gdy ruszyła „giełda" przed pokojem egzaminatorów — odpowiedzi były na ogół prawidłowe. Ale, kiedy pytano o życiorys patrona zakładu, niewielu potrafiło podać o nim kilka bliższych danych. Jest to tym bardziej dziwne, że przecież imię i nazwisko patrona jest czytelnie wypisane na bramie przy wejściu do zakładu, którą codziennie młodzi ludzie przekraczają co najmniej dwukrotnie. A poza tym — ów patron w rzeczonym zakładzie jest dobrze opisany i wyeksponowany w kąciku tradycji w jednej z sal.

Pytał mnie znajomy — co o tym sądzę? Są to poprostu niedostatki pracy wychowawczej. Znałem szkoły lotnicze, samolotowe i szybowcowe, które w latach pięćdziesiątych otrzymały imiona i ... zostały one zapomniane. Inna rzecz, że szkoły te już dziś nie istnieją. Na ich miejsce powstały inne ośrodki, ale tradycji patronów nie przejęły. Z tych lat jeden tylko Aeroklub Łódzki, nazwany imieniem Franciszka Zwirki, pielęgnuje swe tradycje. A w ogóle, to mamy mało ośrodków sportowo-lotniczych i zakładów, które by nosiły imiona wybitnych polskich lotników czy sławnych jednostek lotniczych.

Znacznie lepsza sytuacja pod tym względem jest w szkołach i w harcerstwie. Znam takie szkoły, drużyny, szczepy, chorągwie, noszące imiona lotnicze. I nie zdarzyło mi się spotkać ucznia, harcerza, który nie potrafiłby opowiedzieć o patronie swej szkoły czy drużyny. Szkoły mają przeważnie swe Izby Pamięci, podobnie jak harcerze — kąciki tradycji, a kierownictwo jednych i drugich dba na co dzień o popularyzację tradycji patronackich. I może to być przykładem działania na naszym lotniczym podwórku.

Zdarzyło mi się niejednokrotnie przysłuchiwać egzaminom z historii lotnictwa na licencje przed państwową komisją Ministerstwa Komunikacji. Młodzi piloci i skoczkowie z aeroklubów odpowiadali na ogół dobrze z tzw. histori ogólnej. Znali nazwiska wybitnych przedwojennych lotników i ich wyczyny, wiedzieli kiedy, gdzie i co było. Ale, jeżeli egzaminator próbował temat nieco bliżej umiejscowić tzn. — spytał: Z jakiego aeroklubu ten czy ów lotnik pochodzi, w którym szkolił się i latał, to z reguły odpowiedzi nie otrzymywał. Nie najlepiej przedstawiała się znajomość naszej współczesnej historii lotnictwa polskiego. Trudno przychodziło odpowiadać dziewczętom i chłopcom, jeżeli ich spytano: Jakich mają w swoim klubie, na przykład, rekordzistów i mistrzów świata w szybownictwie czy spadochroniarstwie? Z grona klubowego pamiętali najczęściej nazwisko swego instruktora, niekiedy także kierownika, rzadziej prezesa. Mało było takich, którzy znali datę powstania i najważniejsze wydarzenia z dziejów macierzystego aeroklubu.

Nie chcę sprawy bynajmniej generalizować. Nie wszędzie zapewne jest aż tak źle, jak w przytoczonym tu na początku przykładzie z nieznajomością patrona swego zakładu. Takie historie się zdarzają i mogą jeszcze zdarzać. Trzeba wyciągać z tego jednak jakieś wnioski.

Jakie? Jest to z pewnością zjawisko z pogranicza socjologii i kultury. Mamy bowiem obowiązek nasze tradycje, nasz dorobek lotniczy gromadzić, utrwalać i wzbogacać, przekazywać z pokolenia na pokolenie. W tym działaniu ważne są zarówno zasady współżycia jak i przyjęte sposoby postępowania, a wyznaczające obowiązujące nas zachowanie. Jeżeli występują więc tu i ówdzie jakieś zjawiska świadczące o niewiedzy lub braku szacunku dla symboli naszego lotnictwa i jego twórców, to widać w tym od razu słabości w pracy propagandowo-wychowawczej.

Postępowe tradycje lotnictwa polskiego, jego sukcesy, rola i charakter współczesnych zadań, stwarzają szczególnie korzystne warunki i atmosferę, sprzyjają łączeniu szerokiej popularyzacji tradycji z kształtowaniem zaangażowanych postaw patriotycznych i wysokich walorów etyczno-moralnych młody ludzi. Działalność tę winniśmy uczynić główną treścią naszego codziennego życia.

Ikarus

z lotu po świecie

■ Komitet do spraw Międzynarodowych Nagród Leninowskich za utrwalanie pokoju między narodami opublikował w dniu 1 maja nazwiska nowych laureatów tej nagrody za lata 1975—1976. Wśród nagrodzonych znajduje się Francuz Pierre Pouyade, były dowódca eskadry lotniczej Normandie-Niemen, obecnie znany działacz społeczny.

■ Szwajcarska wytwórnia lotnicza Pilatus zdecydowała zwiększyć produkcję swego całkowicie metalowego szybowca B-4 do 80 sztuk rocznie. Dotychczas sprzedano ponad 250 szybowców tego typu.

■ Prasa francuska przynosi wykaz statków powietrznych, które zostaną pokazane na tegorocznym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Le Bourget. Między innymi Kanada zaprezentuje DHC-7, Brazydia — Embraer EMB-121 Xingu i EMB 110 P.Z. Bandeirante, USA — Fairchild A-10, śmigłowiec Bell-222, samoloty transportowe doświadczalne krótkiego startu i lądowania: Boeing YC-14 i Douglas YC-15, Francja po raz pierwszy pokaże samolot Dassault-Breguet Mystere-Falcon 50, makietę samolotu myśliwskiego w wielkości naturalnej Mirage-2000, dwumiejscowy samolot Robin-2160, śmigłowiec AS-350 Ecureuil i makietę unowocześnionego samolotu Fouga-Magister; Polska przedstawi odrzutowy samolot szkolno-treningowy „Iskra", a CSRS samolot akrobacyjny Zlin-50L i odrzutowy samolot treningowy Albatros L-39.

■ W końcu kwietnia oblatano w Kanadzie pierwszy seryjny samolot DHC-7 (Dash-7) wytwórni de Havilland Aircraft of Canada. Jest to samolot przeznaczony dla transportu cywilnego. Wyposażony w 4 silniki turbośmigłowe ma masę startową 29,5 t, a każdy z silników ma moc 1 120 KM. W kabinie samolotu mieści się 50 pasażerów. Zasięg 1 500 km, prędkość przelotowa 450 km/h. Na razie zamówiono w wytwórni 25 samolotów tego typu.

■ Jak wynika z opublikowanych danych, zakłady McDonnel-Douglas projektują budowę nowej wersji rozwojowej samolotu DC-9 oznaczonej symbolem DC-9-55. Ma to być konstrukcja o podłużonym kadłubie, zwiększonej powierzchni skrzydeł i statecznika poziomego, zwiększonym ciągu silników. Ponadto kadłub otrzyma dodatkowe drzwi, a i podwozie ulegnie pewnym modyfikacjom. Nowa wersja tej dwusilnikowej maszyny ma zabierać 137/147 pasażerów. Masa startowa 60 000 kg, a ciąg silników 2 x 8 165 kG. Warto dodać, iż do chwili obecnej wyprodukowano 875 samolotów DC-9 różnych wersji, które eksploatowane są w towarzystwach transportu lotniczego wielu krajów.

■ W pierwszych dniach kwietnia oblatano prototyp samolotu Britten-Norman BN-2A Turbo-Islander. Nowy samolot transportowy został wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe po 400 KM. Przewidziano budowę dwóch wersji, przy czym różnica polega między innymi na podłużonym kadłubie. BN-2A zdolny jest do lotu z prędkością 350 km/h i ma pułap 9100 m.

■ Wielka prasa o nacisku 65 tys. t zakupiona w ZSRR przez francuski przemysł i ustawiona w Issoire już rozpoczęła pracę. Wytłoczyła ona między innymi matryce podzespołów dla przemysłu lotniczego: części podwozia samolotu Airbus A-300, części kadłuba samolotu Mirage F.1 i części do samolotu Alpha Jet.

■ Szwedzkie towarzystwo lotnicze Linjeflyg, obsługujące wyłącznie linie krajowe, dysponuje 24 lotniskami. W roku ubiegłym przewieziono 1 235 tys. pasażerów. Towarzystwo zatrudnia 971 osób i ma następujący park samolotów: 3 Fokker-VFW F-28 oraz 15 Convair CV-440, 5 dalszych maszyn zamówiono w zakładach Fokker VFW.

■ W wydawnictwie moskiewskim Maszinostrojenije ukazała się niewielka, kieszonkowego formatu, 100-stronicowa broszura napisana przez W. Sankowa. Jest to niezwykle cenna publikacja dla historyków i wszystkich zainteresowanych początkami piśmiennictwa lotniczego. Praca Sankowa nosi tytuł „U źródej lotnictwa". Między innymi autor wymienia nazwiska naszych rodaków Nagórskiego i Matyjewicza-Macewicza. Ciekawostką może być fakt, że w latach 1909—1915 wychodziło w Rosji... 18 czasopism poświęconych statkom lżejszym i cięższym od powietrza. Co prawda, niektóre pisma miały bardzo krótki żywot, ale tym niemniej liczba jest imponująca. Pierwsze rosyjskie czasopismo poświęcone aeronautyce ukazało się 1 stycznia 1880 roku i miało tytuł Aeronauta (Wozduchopławatiel').

■ Znany modelarz CSRS Jiří Kalina opublikował interesującą książkę: Czechosłowackie modelarstwo lotnicze (wyd. SVAZARM), w której omawia bardzo dokładnie historię sportu modelarskiego w CSRS na przestrzeni 25 minionych lat. W książce odnotowano również przyjacielskie spotkania modelarzy obu naszych krajów, rozpoczynając od pamiętnych zawodów w Zakopanem w roku 1953. Książka o objętości 286 stron uzupełniona jest rysunkami najlepszych modeli z omawianego ćwierćwiecza.

■ W roku bieżącym piloci samolotowi oraz spadochroniarze NRD obchodzą 20-lecie swej, niezwykle czynnej dodajmy, działalności. Spadochroniarze bratniego kraju zdobyli na mistrzostwach świata 6 medali złotych, 6 srebrnych i 4 brązowe, niezliczoną liczbę medali i czołowych miejsc na imprezach międzynarodowych i ustanowili ponad 40 rekordów światowych. Nazwiska takich sportowców jak Anita Storck-Richter, Maria Lange-Weber, Brigit Hansdorf, Elli Reimer-Winzer, Barbara Haufe-Buerger, Heinz Schaal, Guenther Gerhardt, Walter Greschner, Franz Taeubrecht, Hans Schmelzer, Wolfgang Rieding, Barbara Karkoszka, Heike Rasch — że wymienimy tylko czołówkę spadochroniarzy, weszły trwale do historii sportu lotniczego NRD.

Również dobrymi osiągnięciami legitymują się piloci samolotowi. Na mistrzostwach świata zdobyli 2 medale złote, 3 srebrne i 2 brązowe. Do najlepszych zaliczani są: Erwin Blaeske, Heinz Richter, Monika Fleck-Schoesser, Peter Kahle, Juergen Arnhold i Dieter Kapphahn. 23 spadochroniarzy i 13 pilotów samolotowych otrzymało od komitetu kultury fizycznej i sportu NRD tytuły mistrza sportu, a tytuły zasłużonego mistrza sportu przyznano 8 sportowcom spadochronowym i 2 pilotom samolotowym.

■ Do najmniejszych towarzystw lotniczych na świecie zaliczyć trzeba Gibraltar Airways, wykonujące loty pasażerskie i towarowe między Gibraltarem, Londynem i Tangerem. Dysponuje ono 1 samolotem Vickers-Viscount-800.

■ W Luxemburgu działają dwa towarzystwa lotnicze: Cargolux i Luxair, dysponujące łącznie 14 samolotami, w tej liczbie 2 Boeing 707 i 2 Caravelle.

■ Portugalia ma dwa towarzystwa transportu powietrznego: SATA i TAP. Pierwsze obsługuje linie krajowe dwoma samolotami Hawker Siddeley HS 748, a drugie — krajowe i zagraniczne. TAP posiada 23 samoloty w tym: 3 Boeing 747-200B, 3 707-320C, 7 707-320B, 2 727-200, 4 727-100C i 4 727-100.

■ W Hiszpanii działa 6 towarzystw lotniczych: Aeroflete, Aviaco, Iberia, Spantax, TAE i Trans Europa. Największa jest Iberia (Lineas Aereas de Espana) z parkiem 85 samolotów. Na drugim miejscu pod względem liczby samolotów znajduje się towarzystwo Spantax z 28 maszynami, zajmując się lotami wynajętymi i turystycznymi. Najmniejsze jest towarzystwo TAE (Trabajos Aeros y Enlaces) dysponujące 3 samolotami.

kosmonautyka

W ostatnich dniach kwietnia sekretarz generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych Kurt Waldheim wręczył przewodniczącej Komitetu Kobiet Radzieckich Walentynie Tierieszkowej-Nikołajewej Złoty Medal Pokoju ONZ. Podczas uroczystości wręczania odznaczenia Waldheim wysoko ocenił osiągnięcia ZSRR w dziedzinie badania Kosmosu, a także współpracę radziecko-amerykańską. Walentyna Tierieszkowa jest pierwszą kobietą kosmonautką. Wykonała ona na jednomiejscowym statku Wostok-6 dnia 16 czerwca 1963 r. lot orbitalny.

27 kwietnia wprowadzono na orbitę okołoziemską nowego satelitę serii Kosmos. Ma on numer kolejny 906 i obiega naszą planetę na wysokości maksymalnej 523 km i minimalnej 466 km.

W dniu następnym na wydłużoną orbitę eliptyczną wprowadzono satelitę Mołnia-3. Satelity tej serii przeznaczone są do dalekosiężnej łączności. i przekazywania obrazów telewizyjnych na obszarze ZSRR za pośrednictwem sieci stacji naziemnych Orbita. Nowy satelita komunikacyjny obiega Ziemię po orbicie, której apogeum wynosi 40 817 km, a perigeum 467 km. Czas obiegu — 12 godz. 16 min.

Satelita zachodnioeuropejski GEOS, który wyniesiony został 20 kwietnia z Przylądka Canaveral na pokładzie rakiety Thor-Delta 2914, nie osiągnął, jak wynika z wstępnych informacji, zamierzonej orbity i zamiast 26 tys. km uzyskano ok. 12 tys. km w apogeum. Przyczyną niepowodzenia było jakoby niesprawne funkcjonowanie trzeciego stopnia rakiety nośnej. Miał to być, jak już informowaliśmy, satelita geostacjonarny, badawczy.

Jeśli wspominamy o satelitach geostacjonarnych, to znaczy obiegających naszą planetę zgodnie z jej obrotem w ciągu 24 godzin (dokładnie — 23 godz. 56 min), to warto nadmienić, że na orbicie kołowej, jest już bardzo ciasno! Stwierdzenie takie może wydawać się przedwczesne, a nawet nieprawdziwe. Ale fakty są bezsporne: od roku 1963 na orbitę geostacjonarną wprowadzono 110 sztucznych obiektów. Jak wynika z zapowiedzi poszczególnych państw do roku 1980 na tejże orbicie znajdzie się 150 satelitów telekomunikacyjnych. Trudność m. in. polega na tym, że każde państwo chciałoby mieć własnego satelitę. Zbyt wielki tłok na orbicie spowodowałby zakłócenia w rozprzestrzenianiu się fal radiowych, nieporozumienia i szereg innych trudności. Międzynarodowa unia telekomunikacyjna przydzieliła już określone pasma częstotliwości dla poszczególnych rodzajów sztucznych satelitów. Na przykład satelity meteorologiczne pracują w pasmach 1,7—2 GHz, łączności cywilne w pasmach 1,5 — 4 — 6 — 11 — 14 GHz, a wojskowe w pasmach 7 — 8 GHz. Na tegorocznej konferencji międzynarodowej, w której uczestniczyli przedstawiciele 152 państw, członkowie wspomnianej Unii Telekomunikacyjnej przydzielili poszczególnym rejonom świata i państwom bardzo dokładnie określone miejsca (określone współrzędnymi i kątami) na orbicie geostacjonarnej. Nie chodzi oczywiście o „miejsca" i „ciasnotę" w sensie fizycznym, a o trudności przekazywania sygnałów elektromagnetycznych tak, aby nie przeszkadzały nikomu, ani na Ziemi, ani w Kosmosie. Istnieją, co prawda, odpowiednie zalecenia ONZ i podpisane zostały umowy międzynarodowe, ale nie wszystko zostało jeszcze rozwiązane. Na przykład co robić z satelitami nieczynnymi — wrakami, albo czy istnieje bariera ilości sztucznych obiektów na orbicie geostacjonarnej? Trudno na razie odpowiedzieć dokładnie na takie wątpliwości.

O powszechnym wykorzystywaniu doświadczeń uzyskanych w technice rakietowej i kosmicznej sporo już napisano. Ostatnio szereg nowych interesujących informacji na ten temat przynosi jeszcze praca Grigorija Hozina zatytułowana „ZSRR—USA — orbity współpracy kosmicznej" (Wyd. Mieżdunarodnyje otnoszenija, Moskwa — 1976). Okazuje się, że na przykład system amortyzacji foteli w statkach Gemini i Apollo wykorzystywany jest z powodzeniem w przemyśle samochodowym. Zakłady Forda wypróbowały już praktycznie amortyzatory statków kosmicznych w swoich samochodach. Liczba doświadczeń wzrasta z każdym lotem kosmicznym, a szczególnie staje się potężna, jeśli przedsięwzięcia kosmiczne dokonywane są wspólnym wysiłkiem, tak jak to miało miejsce w pamiętnym locie Sojuz—Apollo.

P. E.

SKRZYDLATA POLSKA

Rok założenia 1930
WYRÓŻNIONA DYPLOMEM HONOROWYM FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE W PARYŻU (1966)

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ:

redaktor naczelny
JERZY R. KONIECZNY

zastępca redaktora naczelnego
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

sekretarz redakcji
JERZY ZARĘBSKI

zastępca sekretarza redakcji
HENRYK KUCHARSKI

kierownicy działów
PAWEŁ ELSZTEIN
TADEUSZ MALINOWSKI

redaktor graficzny
JOLANTA KALITA

redaktor techniczny
IRENA BĄKOWICZ

stali współpracownicy
JERZY GRZEGORZEWSKI
WIKTOR WIONCZEK

REDAKCJA
00-023 WARSZAWA
ul. Widok 8
TELEFONY:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

WYDAWCA
WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI I ŁĄCZNOŚCI
02-546 WARSZAWA
ul. Kazimierzowska 52
tel. 49-27-51 do 9

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- SREBRNY JUBILEUSZ W LESZNIE
- WIOSENNE PRACE ŚMIGŁOWCÓW ROLNICZYCH
- SAMOLOTEM DO SUWAŁK?
- DLACZEGO SAMOLOTY SĄ CORAZ DROŻSZE?
- POWRÓT NAJPIĘKNIEJSZY

NASZA OKŁADKA:

Polski seryjny samolot rolniczy PZL-106A „Kruk" z silnikiem krajowym PZL-3S i nisko umieszczonym usterzeniem poziomym. Za opracowanie tego nowoczesnego samolotu zespół konstruktorski WSK — PZL Okęcie otrzymał niedawno Nagrodę Zespołową NOT I stopnia w konkursie MISTRZ TECHNIKI — WARSZAWA 1976.

Zdjęcie: JERZY STANISŁAWSKI

SŁAWNI LOTNICY

PETR SUPAK

Urodził się w 1942 r. W latach szkolnych interesował się modelarstwem lotniczym. W Kunovicach zaczął skakać ze spadochronem, ale cykl szkolenia zakończył jako członek Aeroklubu Otrokowickiego. Po kursie teoretycznym zaczął pilotować samoloty. O swym lataniu w klubie powiedział po kilku latach: „Pilota ze mnie zrobił Honza Dubnicky". Jemu bowiem zawdzięczał Supak prawidłowe opanowanie techniki pilotażu.

W pierwszej połowie lat sześćdziesiątych spotkał się na jednym lotnisku z Jaromilem Hulką, wicemistrzem świata w akrobacji samolotowej z Budapesztu. Wtedy to Hulka zaczął szukać młodych, wyróżniających się akrobatów. Wybór padł m.in. na Petra Supaka.

Dużo latał i trenował. Brał udział w mistrzostwach. Po raz pierwszy jako pilot akrobacyjny i to z bardzo dobrej strony zaprezentował się w 1967 r. W latach następnych uzyskał opinię bardzo dobrego pilota akrobacyjnego, zresztą w pełni uzasadnioną. Latał znakomicie, a jego akrobacja, szczególnie tak zwana parterowa, budziła niekłamany zachwyt.

W roku ubiegłym brał udział w mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Kijowie, gdzie prześladował go pech i ostatecznie zajął dalsze miejsce. Niemniej przyczynił się do uzyskania przez ekipę Czechosłowacji medalu srebrnego. Był uczynny, koleżeński, bardzo opanowany.

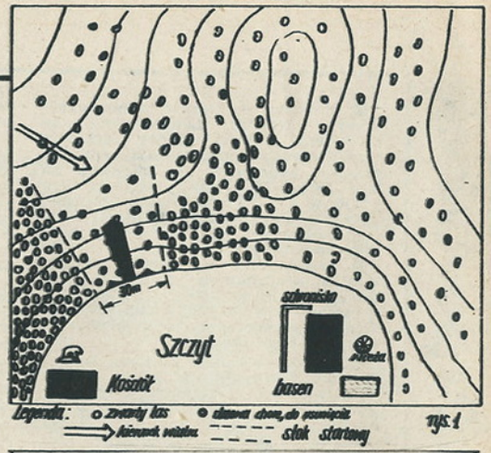
Pracował jako pilot doświadczalny. Demonstrował samoloty zakładów Moravan zarówno w kraju jak i za granicą. Zginął jesienią 1976 r.; zderzył się z ziemią w locie odwróconym. (m)

NA LOTNIACH ZE ŚLĘŻY

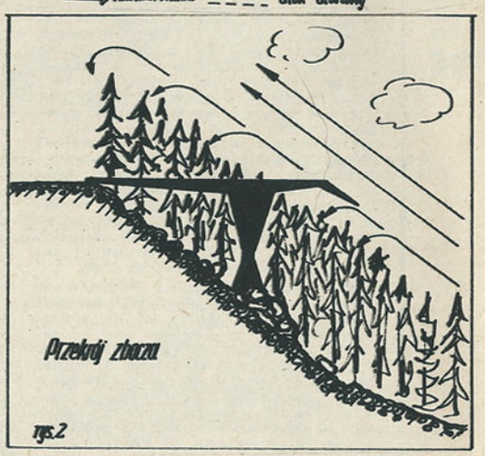
ciąg dalszy

W „SP" nr 15/1977 ukazał się artykuł pod tytułem „Na lotniach ze Ślęży". W artykule tym m. in. Ernest Niemczyk potraktował temat przede wszystkim z punktu widzenia architekta. Jako lotniarz i członek zarządu sekcji lotniarskiej Aeroklubu Wrocławskiego, z ramienia tegoż odpowiedzialny za przystosowanie Ślęży do lotów na lotniach, chciałbym rozszerzyć i wyjaśnić kilka spraw z tym związanych.

Szczyt Ślęży jest Parkiem Narodowym, a całą górę porasta las. I tutaj tkwi jedyna trudność w przystosowaniu tej góry do potrzeb lotniarstwa (rys. 1). Aby można było wykonywać loty, należy usunąć w szczytowej partii góry tylko 15 drzew: luźno stojących, schorowanych, zarażonych kornikiem (co stwierdził wojewódzki konserwator zabytków przyrody) oraz narażonych na silne wichury (ponieważ drzewa rosną w przesmyku pomiędzy fragmentami gęstego lasu). W zamian za to lotniarze wrocławscy podjęli zobowiązanie zasadzenia młodego lasu w innym miejscu. Usunięcie tych drzew jest pierwszym najpoważniejszym etapem przedsięwzięcia. Po oczyszczeniu stoku możliwe będzie wykonywanie lotów tylko przy wietrze wiejącym prostopadle do zbocza. Każde odchylenie wiatru będzie stwarzać groźne sytuacje podczas rozbiegu i oderwania się lotniarza.



Podczas III Międzynarodowych Zawodów Pilotów Lotni w Zakopanem, na Nosalu, było aż 16 przypadków karkołomnego lądowania na drzewach lub lampach oświetlających stok. Do takiego lądowania, w chwilę po starcie, zmuszały lotniarzy niespodziewane wiry wywołane turbulencją od drzew rosnących po obu stronach stoku startowego. Na Ślęży należy spodziewać się analogicznych sytuacji. Dlatego też w drugim etapie zagospodarowania Ślęży przez lotniarzy postanowiliśmy wybudować platformę startową, która umożliwiałaby jej opuszczenie już ponad wierzchołkami drzew przesieki, w strudze bez zaburzeń (rys. 2).



W tej sprawie w ub. r. na Ślęży spotkali się przedstawiciele Aeroklubu Wrocławskiego z władzami miasta Sobótki i przedstawicielami prasy, radia i telewizji. Na spotkaniu tym powołany został komitet wykonawczy budowy ośrodka lotniowego na Ślęży. Następnie przedyskutowano projekt koncepcyjny budowy platformy który jest w tej chwili na warsztacie konstruktora, a opracował go w czynie społecznym architekt Ernest Niemczyk. Wykonać platformę zobowiązała się również w czynie społecznym młodzież z wrocławskich zakładów „Delta-Hydral" i „Mera-Elwro", znanych w Polsce ze swojej działalności w dziedzinie lotniarstwa.

Pod wspomnianym artykułem z „SP" znajdują się uwagi redakcyjne, że „Skrzydlata Polska" popiera inicjatywę wrocławian, ale jednocześnie poddaje w wątpliwość bezpieczeństwo startu z platformy, porównując go do startu z urwiska. Że tak nie jest, chciałbym udowodnić.

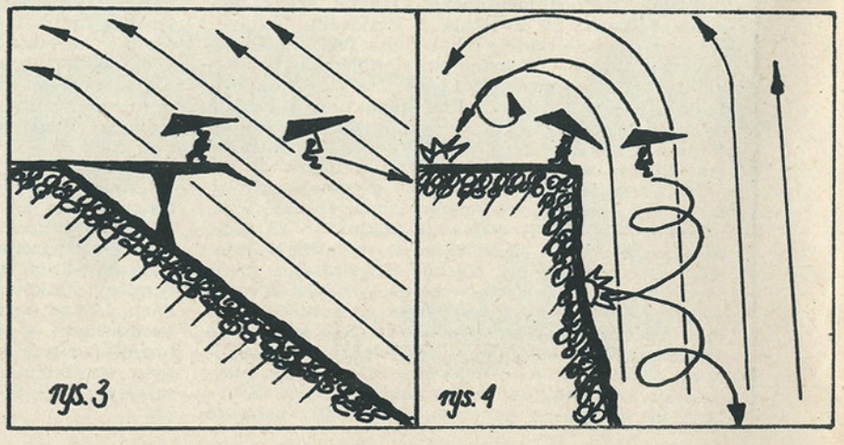
Rozpatrzmy start z platformy wybudowanej na pochyłym zboczu (rys. 3). Strugi powietrza opływające zbocze są równoległe do jego pochylenia i im dalej od zbocza, tym jest mniej zaburzeń. A w przypadku zastosowania ażurowanej płyty platformy, na lotnię będą napływać strugi pod takim samym kątem w czasie rozbiegu, oderwania i lotu.

W identycznych warunkach znajduje się lotniarz podczas startu na pochyłym stoku. Natomiast na urwisku strugi powietrza są skierowane prawie pionowo do góry i na jego szczycie tworzą silny wir, poważnie utrudniający start. Podczas startu niedoświadczonego lotniarza z urwiska, może przy silnym wietrze nastąpić odrzucenie go z powrotem na to miejsce (rys. 4). Częściej jednak może dojść do korkociągu i rozbicia lotni o ścianę urwiska. Nastąpi to w wyniku przekroczenia kąta krytycznego lotni, spowodowanego zbyt małą prędkością postępową i zbyt dużym kątem natarcia.

Decyzję o budowie platformy na Ślęży podjęliśmy po uprzednim dogłębnym przeanalizowaniu sytuacji. Braliśmy pod uwagę możliwości terenowe z jednej strony, a z drugiej — bezpieczeństwo lotów. Dopiero po wybudowaniu platformy startowej na Ślęży rozpocznie się bezpieczne i wielkie latanie na lotniach. Latać tu będą mogli nie tylko dolnośląscy lotniarze, ale i lotniarze z pobliskich aeroklubów regionalnych. Zbocze o długości ok. 5 km stwarza warunki do powstawania zjawiska „żagla" bez turbulencji, jako że masyw jest położony na równinie. Lądowisko zaś, to idealnie równa łąka o powierzchni 13 ha, z trzech stron otoczona lasem i otwarta od strony nawietrznej. W pobliżu nie przebiegają żadne przewody elektryczne. Dojeżdżać i transportować lotnie z lądowiska na miejsce startu można samochodem. W przyszłej pięciolatce znajduje się w planie budowa wyciągu krzesełkowego.

I tym optymistycznym akcentem chciałbym zakończyć swoją wypowiedź. W miarę możliwości będę informował o postępach prac.

Por. WŁODZIMIERZ TAŁAŃCZUK



Rysunki (1–4) do objaśnień w tekście artykułu. Rys.: W. Tałańczuk

W ZASIĘ-GU SKRZY-DEŁ

NA PEWNO NIE WYGRA TEN KTO NIE GRA

Korespondencja przewodniczącego Komisji Akrobacji Aeroklubu PRL inż. Andrzeja Abłamowicza z obrad Komisji Akrobacji FAI (patrz str. 8) jest kolejnym potwierdzeniem, że polscy piloci nie wezmą udziału w mistrzostwach Europy. Przypomnijmy, że II Samolotowe Mistrzostwa Europy w Akrobacji odbędą się we Francji, na lotnisku Chateauroux. Program mistrzostw jest następujący: 23 i 24 lipca br. — zlot zawodników, 25—30 lipca — rozgrywanie konkurencji, 31 lipca br. — pokazy. Rangę mistrzostw Europy otrzymały tradycyjne zawody o Puchar im. Biancotto. W związku z zaproszeniem do tych zawodów zawodników spoza Europy ustalono, że Puchar im. Biancotto zdobędzie najlepszy spośród zawodników, niezależnie od tego jakie państwo będzie reprezentował. Natomiast tytuł mistrza Europy przyznany będzie najlepszemu z pilotów europejskich.

Oczywiście polscy piloci zostali zaproszeni przez organizatorów do wzięcia udziału w mistrzostwach Europy. Impreza ta po raz drugi nie znalazła jednak uznania w Aeroklubie PRL. Przypomnę, że w 1975 r. polscy piloci nie zostali również wysłani na I Samolotowe Mistrzostwa Europy w Akrobacji, które odbyły się w niedalekiej Danii. Jednym z koronnych argumentów nie wysłania polskich akrobatów na mistrzostwa Europy jest niedostatek dewiz. Wiadomo bowiem, że start w każdej tego rodzaju imprezie kosztuje sporo, a pula dewizowa jaką dysponuje Aeroklub PRL jest ograniczona. Innym argumentem odmowy jest niezbyt wysoki poziom zawodniczy polskich akrobatów i stąd rzekomo małe szanse w walce z najlepszymi.

Niedostatki dewizowe Aeroklubu PRL można zrozumieć. Można ostatecznie zgodzić się też z twierdzeniem, że Polak w br. nie zostałby mistrzem Europy, chociaż na ogół nie zwykło się odbierać zawodnikowi szans przed startem. Na pewno nie wygra bowiem tylko ten, kto nie gra.

Faktem jest, że akrobacja lotnicza w Polsce przeżywa chude lata. Przez wiele lat startów w najpoważniejszych imprezach, z mistrzostwami świata włącznie, nasi reprezentanci nie mieli jednak do dyspozycji samolotu, równorzędnego z najlepszymi wówczas konstrukcjami akrobacyjnymi na świecie. Pomimo to, kwalifikowali się niejednokrotnie do finałów i ocierali się o pierwszą dziesiątkę najlepszych pilotów na świecie. Zdarzały im się jednak także sromotne porażki. Winę przypisywano na ogół nie najwyższej klasy samolotom. U podłoża tych niepowodzeń leżało jednak także sporo innych przyczyn. Spróbuję wymienić niektóre: niedostatek samolotów szkolno-treningowych (sic!), na których szerokie kręgi pilotów poznają pierwszy smak akrobacji; niedostatek samolotów akrobacyjnych i w związku z tym mocno ograniczone grono pilotów akrobacyjnych; brak stabilizacji zawodowej dla doświadczonych instruktorów akrobacji lotniczej w Aeroklubie PRL, z których większość odeszła do pracy poza lotnictwem sportowym; również instruktorom młodym trudno jest wyżyć z akrobacji; niedostatek środków na prowadzenie właściwego i w pełni nowoczesnego treningu, niedostatek występów zawodniczych w kraju i za granicą itp.

Krótko mówiąc: niewesoło. W ubiegłym roku naszym najlepszym i niestrudzonym akrobatom zaświeciła jednak nadzieja. Wspólnym wysiłkiem PEZETELU (ruble) oraz wojewody szczecińskiego i Aeroklubu PRL (dewizy) zakupiono dla polskich pilotów dwa najnowsze, akrobacyjne Zliny-50L. Od przylotu samolotów do Polski, do mistrzostw świata w Kijowie — było jednak zaledwie kilka dni. Ze względu na brak czasu, zdecydowano że na tym samolocie w Kijowie wystartują tylko Edmund Mikołajczyk i Paweł Pawlak, czyli mistrz i wicemistrz Polski. Na nowym samolocie zdołali oni wykonać jednak po 8—10 stref i wylatać po 4—5 godzin, czyli śmiesznie mało. Pomimo to Mikołajczyk bez trudu zakwalifikował się do 20-osobowego finału i ostatecznie zajął 15 miejsce. Pawlakowi tylko pech przeszkodził w pewnym zdawało się awansie do finału i sklasyfikowany został na 21 miejscu. Gdyby jednak nie proste błędy, wynikające m. in. z niedostatecznego opanowania maszyny i związanej z tym nerwowości, lokaty naszych pilotów byłyby zapewne znacznie wyższe.

Wydawało się więc, że jeśli nasi piloci wlatają się w nowy samolot i porządnie na nim potrenują, będą mogli powalczyć z najlepszymi na świecie i pokazać na co ich rzeczywiście stać. Sympatycy akrobacji i sami akrobaci liczyli więc przede wszystkim na start w tegorocznych mistrzostwach Europy. Tym bardziej, że byłoby to dobre przetarcie się naszych reprezentantów przed przyszłorocznymi mistrzostwami świata w bratniej, niedalekiej i niedewizowej Czechosłowacji, gdzie chyba nie zabraknie polskich akrobatów.

Niestety, niestety...

Halny

SYLWETKA TYGODNIA

JERZY SIATKOWSKI

Jednym z najmłodszych laureatów „Błękitnych Skrzydeł — 1976" jest Jerzy Siatkowski (ur. 1945 r.). To nasze honorowe wyróżnienie roku otrzymał „za zaangażowaną, pełną inicjatywy działalność społeczną w rozwoju lotnictwa sportowego, ze szczególnym uwzględnieniem województwa walbrzyskiego".

Jest członkiem, pilotem szybowcowym i działaczem Aeroklubu Jeleniogórskiego. Jako mieszkaniec Walbrzycha, szczególnie ożywioną działalność aeroklubową prowadzi na terenie swojego miasta. Od ponad 10 lat jest instruktorem zajęć politechnicznych w Górniczym Domu Kultury Kopalni „Wałbrzych". Jest rzecznikiem wszystkiego, co lotnicze w Wałbrzychu. A miasto to, od niedawna stolica województwa, od lat ma niemałe ambicje lotnicze. Mieszka tu spora grupa pilotów i skoczków spadochronowych AJ. Działa bardzo prężnie sekcja modelarstwa lotniczego i utworzona ostatnio sekcja lotniowa. Żywe zainteresowanie lotnictwem miejscowej młodzieży rozwijane jest też w Kołach Młodego Lotnika. Ambicją lotniczego Walbrzycha jest posiadanie własnego aeroklubu. Finalizuje się sprawa oddania do użytku niewielkiego lotniska dyspozycyjnego, na bazie którego ma powstać aeroklub. Czynione są starania o przywrócenie lotnictwu terenów dawnego szybowiska zboczowego Nowe Siodło. Lotnicza działalność w Walbrzychu cieszy się wielkim zainteresowaniem młodzieży i co niezwykle ważne, ma poparcie miejscowych władz.

We wszystkich poczynaniach walbrzyskich działaczy społecznych na rzecz lotnictwa rej wodzi młody, energiczny i bez reszty oddany lotnictwu Jerzy Siatkowski, pracujący zawodowo w laboratorium badań radiograficznych filii politechniki w Walbrzychu. Jest jednym z grona entuzjastów, bez których trudno sobie wyobrazić szeroką działalność lotnictwa sportowego. (kh)

ZA-CHWY-TY I NIE-PO-KOJE

MUSICAL O LUDZIACH LATAJĄCYCH

Każdy z nac chciałby od czasu do czasu pójść do operetki na spektakl o tematyce lotniczej. Oprócz dobrych tekstów piosenek, scen baletowych, a nade wszystko ciekawej gry aktorów — można by wtedy spędzić miło wieczór. Byłby to wieczór nie tylko dla osób mieszkających w Warszawie, ale i dla wielu przyjezdnych, którzy chętnie by taki musical obejrzeli i zachęcili innych do pójścia w ich ślady. Rzecz oczywiście w tym, że takiego musicalu nie mamy. Możemy sobie tylko pomarzyć, co by było, gdyby taki musical wystawiono w naszej stolicy.

Czy trudno taki musical wystawić? Na pewno tak! Oczywiście mam w tym przypadku na myśli musical, którego treścią byłby wycinek z życia lotników polskich lat siedemdziesiątych, a nie adaptacja jakiegoś zagranicznego pomysłu.

Kilka lat temu miałem okazję obejrzeć musical lotniczy wystawiony przez Państwową Operetkę Poznańską pod wiele mówiącym tytułem „Skrzydlaty kochanek". Nie był to może musical najwyższego lotu, ale podobał się i co najważniejsze bawił publiczność. Przez wiele miesięcy oglądali go nie tylko mieszkańcy Poznania, ale nawet odległych miast Polski. Specjalnie bowiem przyjeżdżali, aby zobaczyć ten interesujący oraz ich zdaniem oryginalny program.

Frekwencja dopisywała, sala była wypełniona przez dwieście przedstawień, poczem — mówiąc językiem teatralnym — „Skrzydlaty kochanek" został zdjęty z afisza. Nie można bowiem nieprzerwanie wystawiać tego samego spektaklu; artystów operetki zresztą czekał kolejny program.

Wspominam o inicjatywie Państwowej Operetki Poznańskiej, a właściwie jego ówczesnym dyrektorze i kierowniku artystycznym Stanisławie Renzu, który był autorem oprawy muzycznej „Skrzydlatego kochanka". Libretto napisał Jan Majdrowicz, a teksty piosenek — Kazimierz Winkler. Mimo licznych trudności udało się wówczas pokonać istotne — przy tego rodzaju przedstawieniu — sprawy nietypowych dość dekoracji i kostiumów.

Obejrzenie dobrego musicalu może dać widzowi ciekawe wrażenia sceniczne. Oczywiście najwięcej satysfakcji z takiego przedstawienia wynosi widz nie znający lotnictwa albo tylko luźno z nim związany. Dla niego wszystko w musicalu jest ciekawe, począwszy od dekoracji i kostiumów po teksty piosenek. Nie mówiąc już o nastroju pełnym pogody i odprężenia. Ci bowiem wszyscy, którzy szukają rozrywki, mogą być usatysfakcjonowani. Dlaczego? Dowcip, wesołość, pogodny nastrój, powaga chwili — ale tylko chwilowa — mogą przeplatać się z umownym symbolem rzeczywistości bohaterów przedstawienia.

Humor w dobrym tonie, żywe tempo akcji, a nade wszystko zabawne perypetie osób występujących w musicalu, przy jednocześnie rosnącym zainteresowaniu u widza daje oczekiwaną i w dobrym tonie rozrywkę.

Tańczący lotnicy, zgrabne dziewczęta w mundurkach, na przykład stewardesy naszych linii lotniczych, dobre teksty piosenek i muzyka (mam na myśli taką, która wpada w ucho — łatwo się ją pamięta i chętnie nuci), a nade wszystko dobre libretto mogą sprawić, że właśnie taki musical o ludziach latających może się bardzo podobać. Ileż to ciekawych, nie pozbawionych humoru i dowcipu przykładów z życia naszych lotników można by przenieść na scenę.

Ostatnio rozmawiałem z autorem scenariuszy, który zachęcony pomysłem zrealizowania musicalu lotniczego przyrzekł się nim zainteresować. Ale od zainteresowania, pomysłu, dobrych chęci droga do realizacji jest daleka. Trzeba jednak mieć nadzieję, że w niedalekiej przyszłości operetka warszawska zainteresuje się tematyką lotniczą i zrealizuje musical o ludziach latających, z którego będziemy bardzo radzi.

Obserwator

książki, które uczą,

Każdy jubileusz wydawniczy jest okazją do podsumowania osiągnięć edytorskich oraz oceny działalności. Szczególnie wówczas, kiedy jubileusz obchodzi oficyna księgarska bliska wszystkim lotnikom. Wydawnictwu MON minęło bowiem trzydzieści lat zasłużonej dla naszego kraju działalności edytorskiej. Utworzone w pierwszym niełatwym dla państwa okresie powojennym, uczestniczyło w podjętym trudzie kształtowania nowego modelu kultury narodowej. Pamiętamy dobrze pierwsze cztery książki lotnicze, które ukazały się w 1948 r. (wtedy jeszcze nakładem Wydawnictwa „Prasa Wojskowa"). Były nimi: J. Meissnera „Warszawa — kurs na Berlin", A. Wołkowa „Samoloty w Walce", A. Fajtla „Zestrzelony" oraz G. Miklaszewskiego „Modele latające". To był dobry początek. W latach następnych książek lotniczych przybywało.

Niemałe więc zasługi ma Wydawnictwo MON w dziedzinie upowszechniania książki lotniczej. Na blisko 6 tysięcy tytułów wydanych w latach 1947–1977 aż 330 dotyczy tematyki lotniczej i astronautycznej. Oczywiście, gdyby inne książki o zbliżonej tematyce do lotniczej dodać, byłoby tych tytułów o wiele więcej. W porównaniu do pozostałych książek lotniczych, które ukazały się nakładem innych wydawnictw w naszym kraju, jest to liczba imponująca. Innymi słowy: książka monowska to połowa wszystkich tytułów lotniczych, jakie wydano w Polsce w okresie powojennym.

Książka monowska była szczególnie bliska wszystkim lotnikom w latach pięćdziesiątych. Wtedy to z inicjatywy Wydawnictwa MON ukazało się wiele wartościowych książek szkoleniowych z dziedziny szybownictwa, spadochroniarstwa, sportu samolotowego, modelarstwa, nawigacji, budowy płatowców i silników, a także ich użytkowania. Autorami książek szkoleniowych byli doświadczeni piloci, inżynierowie – znawcy przedmiotu. Nic też dziwnego, że książka Wydawnictwa MON stała się nieodłącznym przyjacielem i doradcą lotników; pomagała w szkoleniu lotniczym, towarzyszyła w czasie treningów i na zawodach, uczyła w modelarniach, w szkołach cywilnych i wojskowych, wychowywała i kształtowała postawy obywatelskie, popularyzowała lotnictwo w społeczeństwie polskim.

Spośród 21 książek historyczno-wojskowych o tematyce lotniczej na uwagę zasługują: Adama Kurowskiego (Lotnictwo polskie w 1939 r.). Andrzeja Rzepniewskiego (Wojna powietrzna w Polsce – 1939 r.), Izydora Kolińskiego (Ludowe lotnictwo polskie), Czesława Krzemińskiego (Lotnictwo polskie w operacji berlińskiej), Wacława Króla (Polskie dywizjony lotnicze w Wielkiej Brytanii), Jerzego R. Koniecznego (Zaranie lotnictwa polskiego).

W bibliotece wiedzy wojskowej wydano również 21 tytułów. Można z nich wymienić: T. Królikiewicza (Wczoraj i dziś lotnictwa wojskowego), J. Gavina (Wojna i pokój w erze przestrzeni międzyplanetarnej), M. Sadykiewicza (Kawaleria powietrzna), A. Merglena (Historia i przyszłość wojsk powietrzno-desantowych), B. Kołodziejczyka (Samolot czy rakieta).

Beletrystyka, a wraz z nią pamiętniki i wspomnienia, reprezentują połowę tytułów lotniczych wydanych w okresie trzydziestolecia. Do interesujących pozycji w tej dziedzinie literatury wypada zaliczyć m. in.: B. Arcta ((Niebo w ogniu i W podniebnej chwale), J. Meissnera (Skrzydła nad Arktyką, L-59 i Młode asy), B. Pomiana (Ku najjaśniejszej z gwiazd oraz Krzyż Południa).

Wspomnieniom lotników polskich i obcych Wydawnictwo MON poświęcało zawsze wiele uwagi. Nakładem tej właśnie oficyny księgarskiej ukazały się m. in. wspomnienia: St. Skalskiego (Czarne krzyże nad Polską), Z. Burzyńskiego (Balonem przez kontynenty), J. Nagórskiego (Nad płonącym Bałtykiem i Pierwszy nad Arktyką), R. Lutosławskiego (Dno nieba), M. Pawlikowskiego (Siedmiu z Halifaksa „J"), S. Półturzyckiego (Lecę ku gwiazdom), E. Chromego (Szachownice nad Berlinem), M. Koniecznego i K. Sławińskiego (Jaki startują o świcie), K. Chorzewskiego (Z dawnych lotów), J. Kędzierskiego (Z kabiny obserwatora), W. Króla (Mój Spitfire WX-L), S. Polaka (Pamiętnik nawigatora), B. Bartnikowskiego (Zielone skrzydła), J. Falkowskiego (Z wiatrem w twarz), A. Dobrzenieckiego (Pamiętnik pilota), A. Kulika (Szkoła pod gwiazdami).

Dużym powodzeniem cieszyły się także wspomnienia lotników obcych: A. Pokryszkina (Niebo wojny), I. Kożeduba (W służbie ojczyzny), P. Clostermana (Wielki cyrk), F. de Goeffre (Normandie-Niemen), G. Gibsona (Dywizjon X), H. Titowa (Moja błękitna planeta), M. Czukowskiego (Pod niebem Bałtyku), W. Mielnika (My z pułku myśliwców).

Oddzielną grupę książek stanowią pozycje naukowo-techniczne, wojskowo-techniczne, a także biblioteki popularnej wiedzy technicznej „Sowa". Tych książek wydano ponad 100. Reprezentowane są wszystkie dziedziny techniki lotniczej, a także poszczególnych służb lotniczych.

Dużą popularność zdobyła sobie seria: Typy broni i uzbrojenia. Do tej pory ukazały się 22 zeszyty przedstawiające głównie konstrukcje samolotów polskich lub użytkowanych przez nasze lotnictwo wojskowe. Niemałą rolę w popularyzacji lotnictwa spełniają: biblioteka „Żółtego tygrysa", powieści sensacyjnych „Labirynt" a także seria „Sensacje XX wieku". Nietrudno się domyśleć, że wiele tematów dotyczących tradycji walki narodu polskiego w II wojnie światowej przekazuje Wydawnictwo MON w formie lekkiej, często wręcz sensacyjnej. Kto stroni bowiem od dzieł historycznych, monografii oraz innych opracowań dotyczących działań wojennych, może właśnie sięgając po tomik „Żółtego tygrysa" (poręczny format kieszonkowy) zapoznać się z poszczególnymi epizodami wojny i to w sposób łatwo przyswajalny. We wspomnianych seriach ukazało się ogółem 47 tomików o tematyce lotniczej.

Wydawnictwo MON wierne jest formule, którą w lapidarnym skrócie można określić trzema synonimami: Wojsko – Partia – Polityka. Nieprzerwanie też w swej działalności edytorskiej nawiązuje do postępowych tradycji Ludowego Wojska Polskiego, ludowej partyzantki, do tradycji narodu polskiego w czasie II wojny światowej. W ostatnich latach działalności edytorskiej Wydawnictwa MON daje się zauważyć wzajemne przenikanie się historii ze sprawami dnia dzisiejszego, z problematyką współczesną. Zaznacza się coraz większy dorobek w dziedzinie literatury dokumentalnej i faktograficznej, a także społeczno-politycznej i fachowo-wojskowej. Dzięki wprowadzonym cyklom specjalistycznym i seriom tematycznym, przekrój wydawanych książek został wydatnie wzbogacony i ukierunkowany.

Zasługi Wydawnictwa MON w upowszechnianiu wiedzy lotniczej są ogromne i to nie tylko dzięki książkom całkowicie lotniczym. Na przykład 3-tomowa Mała Encyklopedia Wojskowa, Encyklopedia II wojny światowej czy też 12-tomowa Historia II wojny światowej, zawierają dziesiątki haseł lotniczych, dzięki którym wartości merytoryczne jak i dydaktyczne tych dzieł zyskały wysoką ocenę odbiorców.

O dużych wartościach poszczególnych dzieł lotniczych świadczą przyznane ich autorom nagrody i wyróżnienia przez Państwową Komisję Nagród, a

pomagają i wychowują

także nagrody uzyskane w konkursach i plebiscytach czytelniczych.

Miłośnicy monowskiej książki lotniczej wydawanej z każdym rokiem coraz staranniej oczekują każdego roku na kolejny plan tytułowy, szukając w nim książki dla siebie. Książek takich wydawanych jest coraz więcej. Świadczą o tym liczne listy do Wydawnictwa, w których czytelnicy dzielą się swoimi uwagami i propozycjami. Wynika z nich niedwuznacznie, że z książek lotniczych są zadowoleni.

Życzymy więc Wydawnictwu MON i nam wszystkim – z okazji Jubileuszu – kolejnych nie mniej oryginalnych i atrakcyjnych niż do tej pory książek o tematyce lotniczej również w latach następnych. Wierzymy, że takie książki otrzymamy. Czekamy!

TADEUSZ MALINOWSKI

ROZMOWA Z REDAKTOREM NACZELNYM WYDAWNICTWA MON **płk. mgr FRANCISZKIEM STĘPNIOWSKIM**

— Panie redaktorze, Wydawnictwo MON ma duży udział w upowszechnianiu książki lotniczej. Zainteresowanie czytelników książką monowską jest ogromne. Co decyduje o powodzeniu książek wydawnictwa, które Pan reprezentuje?

— Wydajemy dość dużo, przy czym tematyka naszych książek jest różnorodna i co najważniejsze oczekiwana oraz poszukiwana przez czytelnika. Krótko mówiąc: mamy dobre rozeznanie w zapotrzebowaniu na nasze książki.

— Pod wpływem tego zapotrzebowania na książkę lotniczą — jak sądzę — podejmuje się inicjatywę wydawania określonych tytułów, serii, monografii, wspomnień...

— Właśnie. Przykładem mogą być wspomnienia okresu wojny i pokoju dwóch wyższych oficerów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Mam w tym przypadku na myśli książki: płk. pil. rez. Edwarda Chromego „Szachownice nad Berlinem" i płk. dypl. pil. Ryszarda Grundmana „Smugi na niebie". Po przeczytaniu obu książek czytelnik dowiaduje się jak wiele zmieniło się w polskim lotnictwie wojskowym, oczywiście na przykładzie jednego pułku. Są to jednak tylko wspomnienia, które przyczynkarsko traktują dzieje tej sławnej jednostki lotniczej.

— W planie tytułowym wydawnictwa na rok 1977 figuruje szesnaście pozycji książkowych o tematyce lotniczej, z których kilka już ukazało się w sprzedaży księgarskiej. Mogą zwrócić uwagę cztery oryginalne książki. Zapewne domyśla się pan, redaktorze które tytuły mam na myśli?

— Tak. Są to rzeczywiście pozycje dla miłośników lotnictwa i jego historii. I tak z serii z publikacji naukowo-technicznych ukaże się drugi tom (stanowiący jednak oddzielną całość) Andrzeja Morgały pt. „Polskie samoloty wojskowe 1939—1945". W książce tej omówiono typy samolotów wojskowych, na których walczyli lotnicy polscy na różnych frontach II wojny światowej. Jest to monografia polskiego sprzętu lotniczego, bogato ilustrowana zdjęciami i rysunkami technicznymi. Pierwszy tom, dotyczy lat 1918—1939, ukazał się w 1972 r. i szybko został wyczerpany. W niedalekiej przyszłości przewidujemy wznowienie tego tomu po wprowadzeniu uzupełnień przez autora. Wreszcie tom trzeci, prezentujący sprzęt lotniczy w okresie powojennym, ukaże się za dwa lata. W tych dniach Andrzej Morgała ma złożyć maszynopis tej pracy w naszym wydawnictwie.

— Pozostałe pozycje będą nie mniej interesujące?

— Pierwsza z nich to opowieść dokumentalna o walkach powietrznych pilotów Brygady Pościgowej z lotnictwem hitlerowskim w obronie Warszawy w 1939 r. Autorem książki jest Jerzy Pawlak, a jej tytuł „Brygada Pościgowa — Alarm". Druga pozycja to wspomnienia poświęcone szkoleniu lotników polskich w Związku Radzieckim w latach 1944—1945. Będzie to książka Kazimierza Wierzbickiego pt. „Rosły nam skrzydła". Wreszcie trzecia książka, o której już mówiłem — wspomnienia Ryszarda Grundmana pt. „Smugi na niebie". Trzy wspomniane książki prezentowaliśmy na tegorocznym kiermaszu.

— W tym samym numerze naszego tygodnika, na stronie 21, zamieszczamy rozmowę z Ryszardem Grundmanem na temat jego wspomnień.

— Cieszymy się, że „Skrzydlata Polska" jest szybka w działaniu.

— Panie redaktorze, dwa zdania o wznowieniach...

— Drukarnię opuściło już czwarte wydanie wspomnień Edwarda Chromego pt. „Szachownice nad Berlinem", cieszących się dużym zainteresowaniem czytelników. Wznawiamy także opowieść Tadeusza Rejniaka „Medale na chmurach". Tematem tej książki są szybowcowe mistrzostwa świata, w których piękne sukcesy sportowe odnosili polscy piloci.

— Zorientowałem się, iż kilka tytułów otrzymają miłośnicy konstrukcji lotniczych. Mam na myśli serię „Typy broni i uzbrojenia", cieszącą się dużą popularnością wśród entuzjastów lotnictwa, a szczególnie młodzieży zajmującej się budową różnego rodzaju modeli samolotów. Nasza redakcja otrzymuje często sygnały czytelników na temat tej właśnie serii, która wydawana jest coraz staranniej. Mam na myśli dobór autorów, opracowanie redakcyjne i graficzne. Po prostu cieszymy się.

— Miło mi słyszeć tę opinię dotyczącą wspomnianej serii, przyjętej z uznaniem przez szerokie grono odbiorców. Serii tej poświęcamy wiele uwagi, ponieważ prezentujemy w niej przede wszystkim typy broni i uzbrojenia Wojska Polskiego. Szeroka ich popularyzacja wpływa na zainteresowanie się odbiorców tej serii: dziejami oręża polskiego, udziałem Wojska Polskiego w minionej wojnie, zastosowaniem poszczególnych typów samolotów w walce, ich budową w okresie wojny i w czasie pokoju, wreszcie ich użytkowaniem w lotnictwie polskim. Jeden z zeszytów tej serii już się ukazał. Była to monografia samolotu Breguet-19, napisana przez Tomasza Kowalskiego. Ponadto ukażą się trzy dalsze zeszyty: Jerzego Świdzińskiego „Odrzutowy samolot bombowy Il-28", Piotra Bartoszewskiego „Samolot myśliwski MiG-19" oraz Władysława Stecha „Samolot szturmowy Su-7".

— Jakie tomiki czytelnicy otrzymają w bibliotece „Żółtego tygrysa"?

— Na rok 1977 przewidzieliśmy cztery tytuły. Trzy tomiki już się ukazały: Wacława Maltena „Czarny dzień białych gwiazd", czyli kulisy dramatycznej wyprawy bombowców amerykańskiej 8 Armii Powietrznej na jeden z najważniejszych ośrodków hitlerowskiego przemysłu zbrojeniowego w Schweinfurcie; Wacława Króla „131 w ataku", czyli udział polskiego 131 skrzydła myśliwskiego w operacjach wojennych na froncie zachodnim oraz Wiesława Fuglewicza pt. „Minuta nad twierdzą". Autor przedstawia w nim sylwetkę Bohatera Związku Radzieckiego generała Połbina — dowódcy korpusu lotnictwa bombowego, który poległ w walkach o Wrocław. Ostatnia natomiast pozycja z tej serii zostanie skierowana do druku. Będą to: Andrzeja Janczaka „Puchacze czuwają w mroku". W tomiku tym przedstawiony zostanie szlak bojowy 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego.

— Jeśli się nie mylę, pozostały nam jeszcze dwie książki?

— Pierwsza to praca zbiorowa pod redakcją naukową Romualda Błaszczyńskiego. Jej tytuł: „Psychologia lotnicza". Książka zawiera wybrane problemy — i wyniki badań — psychologii lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem potrzeb wojskowego personelu latającego. Druga to interesujący tomik z serii „Sensacje 20 wieku" pt. „Lockheed płaci najwięcej". Jego autor, Zbigniew Domarańczyk, przedstawia korupcyjną aferę koncernu lotniczego Lockheeda.

— Jak zapowiada się plan tytułowy na rok 1978?

— Interesująco. Spośród licznych propozycji wybraliśmy te, które uznaliśmy z najwartościowsze i najpotrzebniejsze. Wiele maszynopisów jest już w poszczególnych redakcjach książkowych; na niektóre jeszcze czekamy, inne natomiast są już gotowe do przekazania drukarni.

— Dziękuję za rozmowę i jednocześnie z okazji 30-lecia Wydawnictwa MON proszę przyjąć najlepsze życzenia dalszych sukcesów edytorskich. Nasza redakcja ma zadawniony sentyment do Wydawnictwa MON, ponieważ była wydawana w latach 1947—1950 przez ówczesną „Prasę Wojskową", poprzedniczkę Wydawnictwa MON.

— Dziękuję. Sądzę, że nasze kontakty będą nadal pożyteczne jak do tej pory. **(m)**

MISTRZOSTWA I REGULAMINY

KORESPONDENCJA z PARYŻA

Z OBRAD KOMISJI AKROBACJI SAMOLOTOWEJ FAI

W dniach 19—20 kwietnia br. odbyło się w Paryżu posiedzenie Komisji Akrobacji Samolotowej Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Dzień wcześniej, 18 kwietnia br., na wniosek Aeroklubu NRD, w siedzibie ambasady NRD w Paryżu odbyło się spotkanie delegatów z krajów socjalistycznych. Na spotkaniu przewodniczący Komisji Akrobacji Samolotowej FAI gen. Koss (ZSRR) powiadomił obecnych o przebiegu obrad biura Komisji. Ponadto omówiono proponowane zmiany do części 6 Kodeksu FAI (dot. akrobacji). Zostały uzgodnione stanowiska w omawianych sprawach. Na zakończenie spotkania gen. Koss zaapelował o porozumienie w sprawie rozgrywania zawodów w akrobacji na samolotach odrzutowych w ramach państw socjalistycznych.

A oto krótkie sprawozdanie z obrad Komisji Akrobacji Samolotowej FAI. Przed przystąpieniem do obrad minutą ciszy uczczono pamięć delegata Australii, zmarłego w okresie pomiędzy posiedzeniami Komisji. Sprawozdanie z poprzedniego posiedzenia Komisji (16 i 17.XI. 1976 r.) zatwierdzono bez zmian. Przewodniczący poinformował zebranych o przebiegu posiedzenia biura Komisji w dniu 18 kwietnia br. Zgodnie ze statutem FAI, każda komisja specjalnościowa powinna mieć biuro. Było to pierwsze posiedzenie biura Komisji Akrobacji Samolotowej. Jednym z istotnych tematów była sprawa zatwierdzenia wiązanki obowiązkowej na kolejne mistrzostwa świata, co zgodnie z wymaganiami kodeksu powinno nastąpić nie później, niż na 6 miesięcy przed imprezą. Powyższe uzasadnia propozycję kolejnego zebrania Komisji w styczniu 1978 r.

Propozycje zmian do kodeksu zreferował przewodniczący podkomisji, przedstawiciel NRD, Garitz. Omówiono 36 proponowanych zmian, które po zatwierdzeniu przez Konferencję Generalną lub Radę FAI będą stanowiły aneks do części 6 Kodeksu (który w podstawowej postaci, zgodnie z postanowieniem Rady FAI, nie powinien być zmieniany częściej, niż co 4 lata). Istotniejsze sprawy uzgodnione w tym punkcie porządku obrad przedstawiają się jak następuje:

— przyznanie organizatorom mistrzostw świata prawa ograniczenia ilości zawodników w poszczególnych ekipach, jeśli łączna ich ilość miałaby przekroczyć 80 pilotów;

— w wiązankach obowiązkowych nieznanych przyznano jury prawo zmiany układu figur (a nie samych figur), ze względów bezpieczeństwa;

— w pierwszej wiązance dowolnej zmniejszono ilość figur z 30 do 25, pozostawiając współczynnik K = 700;

— wiązankę finałową pozostawiono w dotychczasowej formie, zalecając przemyślenie ewentualnego zmniejszenia ilości kryteriów oceny. Propozycje należy zgłaszać na ręce Garitza (NRD), nie później niż 3 miesiące przed posiedzeniem Komisji;

— wykluczono, oprócz pomocy radiowych, także pomoce dźwiękowe (odbierane słuchem) — z wyłączeniem systemów ostrzegawczych;

— w aspekcie wpływu wiatru pozostawiono jako kryterium ocenę położenia samolotu, a nie toru lotu.

Dla sędziowania podczas mistrzostw świata w 1978 r. zatwierdzono stosowanie metody Tarasowa-Bauera, w miejsce dotychczas stosowanej metody średniej arytmetycznej.

Przedstawiciel CSRS przekazał informację na temat przyszłorocznych mistrzostw świata w Mlada Boleslav. Aeroklub Francji przekazał obszerną pisemną informację o tegorocznych mistrzostwach Europy w Chateauroux, w których jednak polscy piloci nie wezmą udziału. Przedstawiciel Aeroklubu Francji poinformował, że kierownikiem mistrzostw Europy będzie gen. Cuffaut. Komisja zatwierdziła głównego sędziego mistrzostw Europy i międzynarodowe jury w składzie: **Violet** (Francja) — główny sędzia, **Freiburghaus** (Szwajcaria) — przewodniczący jury, **Abłamowicz** (Polska), **Black** (Anglia) i **Kobrle** (CSRS) — członkowie jury.

Przedstawiono i zatwierdzono zmiany listy sędziów międzynarodowych. Dla Aeroklubu PRL, na wniosek zgłoszony przeze mnie, zatwierdzono **Helmuta Stasia** jako sędziego międzynarodowego.

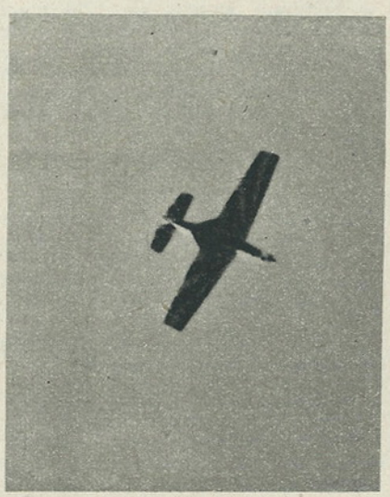
W tajnym głosowaniu wybrano kierownictwo Komisji Akrobacji Samolotowej FAI w dotychczasowym składzie: przewodniczący — **Koss** (ZSRR), I wiceprzewodniczący — **Freiburghaus** (Szwajcaria), II wiceprzewodniczący — **Garitz** (NRD), sekretarz — **Black** (Anglia).

Kolejne posiedzenie Komisji odbędzie się w Paryżu, w dniach 17 i 18 stycznia 1978 r.

★

Delegat Danii Grondahl Mortensen zwrócił się z prośbą o przesłanie programów naszych zawodów w akrobacji (Szczecin, Radom i Gliwice), gdyż Aeroklub Danii jest zainteresowany startem swoich pilotów w Polsce, zwłaszcza w zawodach szczecińskich — na zasadzie wymiany (w Danii takie zawody odbędą się w dniach 17—18 września br.). Zamiarem Danii jest zainicjowanie sąsiedzkich zawodów Dania — NRD — Polska. W tej sprawie zostaną skierowane do Aeroklubu PRL pisemne wnioski. Program zawodów szczecińskich i dalszą korespondencję należy kierować pod adresem: Kongelig Dansk Aeroklub, Roskilde Lufthavn, DK — 4000 Roskilde, DANMARK (korespondencja w języku angielskim lub niemieckim).

Inż. ANDRZEJ ABŁAMOWICZ
Przewodniczący Komisji Akrobacji Aeroklubu PRL



BIULETYN AEROKLUBU PRL

Nr 530

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

73(4791)	Edward Połoński	— 6 h	20 min,	1750 m,	51 km (26.8.1974)
74(4792)	Józef Kolczyński	— 7 h	20 min,	1350 m,	55 km (12.5.1975)
75(4793)	Jerzy Jagiełło	— 6 h	44 min,	1400 m,	54 km (2.5.1976)
76(4794)	Paweł Wiśniewski	— 5 h	24 min,	1100 m,	56 km (18.5.1976)
77(4795)	Andrzej Baran	— 6 h	30 min,	1150 m,	120 km (18.5.1976)
78(4796)	Henryk Kaczmarek	— 5 h	10 min,	1200 m,	56 km (19.5.1976)
79(4797)	Stanisław Gąsowski	— 5 h	14 min,	1500 m,	56 km (5.6.1976)
80(4798)	Robert Chmielewski	— 5 h	29 min,	1700 m,	102 km (5.6.1976)
81(4799)	Stanisław Szczepanowski	— 5 h	07 min,	1330 m,	93 km (6.6.1976)
82(4800)	Jacek Niezgoda	— 5 h	36 min,	1250 m,	53 km (6.6.1976)
83(4801)	Jan Hilwa	— 5 h	26 min,	1230 m,	63 km (6.6.1976)
84(4802)	Marian Krzyżosiak	— 5 h	23 min,	1300 m,	57 km (6.6.1976)
85(4803)	Andrzej Knesz	— 6 h	19 min,	1900 m,	53 km (8.6.1976)
86(4804)	Agnieszka Nasternak	— 6 h	29 min,	1250 m,	55 km (9.6.1976)
87(4805)	Leszek Karczewski	— 5 h	08 min,	1300 m,	55 km (9.6.1976)
88(4806)	Stanisław Lizak	— 5 h	25 min,	1400 m,	57 km (10.6.1976)
89(4807)	Marek Targosz	— 5 h	24 min,	1300 m,	51 km (12.6.1976)
90(4808)	Mirosław Cania	— 6 h	58 min,	1450 m,	55 km (12.6.1976)
91(4809)	Zbigniew Masłowski	— 5 h	15 min,	1250 m,	77 km (24.6.1976)
92(4810)	Zdzisław Seweryn	— 5 h	18 min,	1250 m,	56 km (24.6.1976)
93(4811)	Sławomir Garbaszewski	— 5 h	30 min,	1250 m,	80 km (24.6.1976)
94(4812)	Witold Nowak	— 7 h	21 min,	1500 m,	53 km (24.6.1976)
95(4813)	Zbigniew Gibała	— 5 h	52 min,	1650 m,	51 km (25.6.1976)
96(4814)	Marek Pieniak	— 5 h	54 min,	1150 m,	56 km (25.6.1976)
97(4815)	Marian Malchar	— 5 h	20 min,	1050 m,	53 km (25.6.1976)
98(4816)	Krzysztof Kita	— 5 h	55 min,	1400 m,	51 km (25.6.1976)
99(4817)	Krzysztof Galus	— 5 h	18 min,	1500 m,	56 km (25.6.1976)
100(4818)	Józef Sierkowski	— 5 h	07 min,	1430 m,	51 km (25.6.1976)
101(4819)	Bogdan Bińkowski	— 7 h	05 min,	1250 m,	53 km (26.6.1976)
102(4820)	Marek Kwiatkowski	— 5 h	20 min,	1350 m,	95 km (26.6.1976)
103(4821)	Jan Mirański	— 7 h	59 min,	1450 m,	55 km (26.6.1976)
104(4822)	Jolanta Gielec	— 5 h	54 min,	1100 m,	53 km (27.6.1976)
105(4823)	Krzysztof Sikora	— 5 h	13 min,	1450 m,	57 km (29.6.1976)
106(4824)	Zdzisław Harendarczyk	— 5 h	30 min,	1500 m,	57 km (29.6.1976)
107(4825)	Dariusz Miziołek	— 5 h	29 min,	1680 m,	56 km (1.7.1976)
108(4826)	Ewa Zbijowska	— 5 h	24 min,	1300 m,	55 km (6.7.1976)
109(4827)	Eugeniusz Polny	— 5 h	56 min,	1460 m,	52 km (6.7.1976)
110(4828)	Marian Burek	— 5 h	01 min,	1650 m,	56 km (11.7.1976)
111(4829)	Wiesław Golińczak	— 5 h	20 min,	1350 m,	57 km (17.7.1976)
112(4830)	Bogusław Mrozek	— 6 h	04 min,	1400 m,	57 km (17.7.1976)
113(4831)	Andrzej Buda	— 5 h	33 min,	1350 m,	57 km (17.7.1976)
114(4832)	Marek Wołłonicz	— 5 h	43 min,	1300 m,	93 km (17.7.1976)
115(4833)	Jan Żabik	— 5 h	18 min,	1300 m,	100 km (17.7.1976)
116(4834)	Wiesław Jarzyna	— 5 h	35 min,	1500 m,	57 km (25.7.1976)
117(4835)	Grzegorz Grabowski	— 5 h	17 min,	1360 m,	57 km (25.7.1976)
118(4836)	Roman Cybulski	— 6 h	09 min,	1600 m,	57 km (25.7.1976)
119(4837)	Marek Liszewski	— 5 h	40 min,	1150 m,	57 km (27.6.1976)
120(4838)	Krzysztof Zawadzki	— 5 h	15 min,	1150 m,	60 km (27.7.1976)
121(4839)	Jerzy Trzmielewski	— 5 h	55 min,	1610 m,	93 km (30.7.1976)
122(4840)	Waldemar Stojniak	— 5 h	40 min,	1600 m,	75 km (30.7.1976)
123(4841)	Grzegorz Hynek	— 5 h	19 min,	1500 m,	95 km (31.7.1976)
124(4842)	Jolanta Prochownik	— 5 h	48 min,	1425 m,	85 km (31.7.1976)
125(4843)	Leszek Fedyszyn	— 6 h	07 min,	1625 m,	76 km (31.7.1976)
126(4844)	Stefan Bulanda	— 5 h	27 min,	1850 m,	58 km (6.8.1976)
127(4845)	Zbigniew Żurek	— 5 h	15 min,	1670 m,	100 km (6.8.1976)
128(4846)	Leszek Żelazny	— 5 h	27 min,	1600 m,	57 km (8.8.1976)
129(4847)	Włodzimierz Łączkowski	— 6 h	31 min,	1600 m,	93 km (9.8.1976)
130(4848)	Ewa Jagiełło	— 5 h	06 min,	1650 m,	77 km (9.8.1976)
131(4849)	Jerzy Wawrzkiewicz	— 5 h	27 min,	1600 m,	88 km (10.8.1976)
132(4850)	Marian Wójtowicz	— 5 h	21 min,	1600 m,	56 km (10.8.1976)
133(4851)	Jerzy Matusiak	— 5 h	41 min,	1600 m,	73 km (11.8.1976)
134(4852)	Wojciech Osowski	— 5 h	15 min,	1050 m,	56 km (11.8.1976)
135(4853)	Angelika Korzewska	— 5 h	20 min,	1375 m,	53 km (17.8.1976)
136(4854)	Romuald Wilkiel	— 5 h	10 min,	1360 m,	74 km (11.8.1976)
137(4855)	Janusz Dec	— 5 h	12 min,	1150 m,	53 km (11.8.1976)
138(4856)	Jan Sowiński	— 5 h	14 min,	1350 m,	55 km (30.8.1976)
139(4857)	Jerzy Kabisz	— 5 h	48 min,	1200 m,	87 km (13.8.1976)
140(4858)	Piotr Majcherczyk	— 6 h	08 min,	1350 m,	54 km (14.8.1976)
141(4859)	Piotr Gotowalski	— 5 h	18 min,	1200 m,	54 km (14.8.1976)
142(4860)	Zbigniew Tworzydło	— 5 h	11 min,	1600 m,	51 km (17.8.1976)
143(4861)	Radosław Pijanowski	— 5 h	31 min,	1600 m,	56 km (22.8.1976)
144(4862)	Zbigniew Bronowicki	— 5 h	23 min,	1400 m,	53 km (22.8.1976)
145(4863)	Marek Karski	— 5 h	24 min,	1350 m,	56 km (22.8.1976)
146(4864)	Sławomir Czajkowski	— 5 h	01 min,	1300 m,	56 km (22.8.1976)
147(4865)	Marek Kitowski	— 5 h	52 min,	1115 m,	65 km (22.8.1976)
148(4866)	Marek Skrzypczak	— 5 h	05 min,	1300 m,	80 km (22.8.1976)
149(4867)	Krzysztof Sitko	— 5 h	20 min,	1450 m,	64 km (22.8.1976)
150(4868)	Grażyna Sysio	— 5 h	41 min,	1280 m,	56 km (22.8.1976)
151(4869)	Zbigniew Ziętkowski	— 5 h	23 min,	1125 m,	90 km (23.8.1976)
152(4870)	Józef Radomański	— 5 h	58 min,	1150 m,	105 km (23.8.1976)
153(4871)	Włodzimierz Nowak	— 5 h	36 min,	1432 m	65 km (23.8.1976)
154(4872)	Tadeusz Sikora	— 5 h	42 min,	1125 m,	56 km (23.8.1976)
155(4873)	Jacek Kassner	— 5 h	18 min,	1150 m,	105 km (23.8.1976)
156(4874)	Andrzej Grabski	— 5 h	01 min,	1800 m,	68 km (23.8.1976)
157(4875)	Andrzej Grabski	— 5 h	58 min,	1700 m,	75 km (23.8.1976)
158(4876)	Krzysztof Nowicki	— 6 h	02 min,	1150 m,	56 km (25.8.1976)
159(4877)	Andrzej Nyckowski	— 5 h	12 min,	1400 m,	56 km (25.8.1976)
160(4878)	Zbigniew Gałczyński	— 5 h	20 min,	1450 m,	92 km (25.8.1976)
161(4879)	Janusz Liberski	— 5 h	20 min,	1300 m,	92 km (25.8.1976)
162(4880)	Zbigniew Osendowski	— 5 h	19 min,	1350 m,	92 km (25.8.1976)
163(4881)	Mirosław Wnuk	— 5 h	08 min,	1700 m,	55 km (26.8.1976)
164(4882)	Jerzy Mazur	— 7 h	22 min,	1100 m,	95 km (26.8.1976)
165(4883)	Mirosław Hlubiński	— 5 h	33 min,	1200 m,	95 km (26.8.1976)
166(4884)	Teresa Mikitiuk	— 5 h	38 min,	1500 m,	80 km (22.8.1976)
167(4885)	Waldemar Gryglicki	— 5 h	30 min,	1275 m,	100 km (26.8.1976)
168(4886)	Waldemar Sędkowski	— 5 h	14 min,	1250 m,	57 km (29.8.1976)
169(4887)	Robert Magoń	— 6 h	08 min,	1500 m,	90 km (29.8.1976)
170(4888)	Jolanta Bańko	— 5 h	05 min,	1850 m,	73 km (29.8.1976)
171(4889)	Tomasz Kocurek	— 5 h	18 min,	1350 m,	53 km (30.8.1976)
172(4890)	Krzysztof Cieślawski	— 5 h	20 min,	1325 m,	67 km (30.8.1976)
173(4891)	Zbigniew Kotowicz	— 5 h	23 min,	1350 m,	95 km (31.7.1976)

DIAMENTY ZA PRZELOT DOCELOWY 300 KM

52(1251)	Wojciech Taworski	— 309 km	(24.5.1975)
53(1252)	Andrzej Trepczyński	— 332 km	(19.5.1976)
54(1253)	Jerzy Marędziak	— 308 km	(12.6.1976)
55(1254)	Bogusław Szadkowski	— 308 km	(12.6.1976)
56(1255)	Jacek Baranowski	— 332 km	(24.6.1976)
57(1256)	Grzegorz Rojek	— 309 km	(24.6.1976)
58(1257)	Marian Bednorz	— 326 km	(6.7.1976)
59(1258)	Zbigniew Bogel	— 309 km	(7.7.1976)
60(1259)	Andrzej Kwapień	— 309 km	(14.7.1976)
61(1260)	Stanisław Szczepanowski	— 308 km	(16.7.1976)
62(1261)	Bogdan Prawicki	— 316 km	(9.8.1976)
63(1262)	Joachim Murgot	— 304 km	(9.8.1976)
64(1263)	Mariusz Poźniak	— 312 km	(9.8.1976)
65(1264)	Roman Landowski	— 312 km	(9.8.1976)
66(1265)	Jerzy Kusalewicz	— 302 km	(9.8.1976)
67(1266)	Robert Chmielewski	— 312 km	(9.8.1976)
68(1267)	Aleksandra Pawlik	— 312 km	(9.8.1976)
69(1268)	Jacek Pawlak	— 312 km	(10.8.1976)
70(1269)	Zdzisław Modelski	— 312 km	(10.8.1976)
71(1270)	Janusz Baur	— 312 km	(10.8.1976)
72(1271)	Jan Biskupski	— 300 km	(22.8.1976)
73(1272)	Krzysztof Jurkiewicz	— 300 km	(22.8.1976)
74(1273)	Henryk Kaczmarek	— 300 km	(22.8.1976)
75(1274)	Zbigniew Nikiel	— 300 km	(22.8.1976)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk dypl. pil. Mieczysław Goworek

TRÓJKĄT 1000 KM W ALPACH

Trzeci trójkąt 1000 km na świecie, a pierwszy w terenie górskim, obleciany został 29 lipca 1976 r. przez francuskiego pilota Jean Louis Auban'a w Alpach. Leciał on na szybowcu klasy standard LS1-f, z pełnym balastem wodnym. Długość obliczeniowa trasy wyniosła 1 027 km. Pokonana ona została w ciągu tylko 9,49 godz., co daje średnią prędkość przelotową 104,6 km/h. Wyczyn Francuza nie może być jednak uznany jako nowy rekord świata — jego wspaniały trójkąt nie odpowiada bowiem ustaleniom Kodeksu Sportowego FAI, który określa, że długość najkrótszego boku trójkąta winna wynosić co najmniej 25% ogólnej długości trasy.

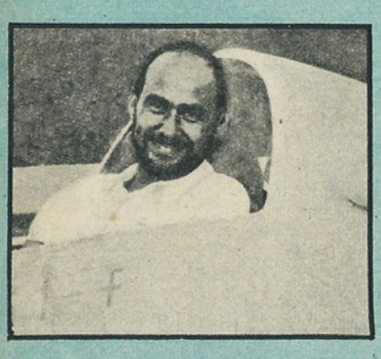
Auban wiedział o tym jeszcze przed startem. Nie zawahał się jednak polecieć, gdyż... nie miał innego wyboru. O takiej, a nie innej trasie zadecydowało ukształtowanie górskiego, alpejskiego terenu, który — jak sam pilot powiedział — „nie pytał FAI o radę". Na dodatek — geograficzne usytuowanie Grenoble, miejsca startu, uniemożliwia po prostu wybór innej trasy.

Jean Louis Auban nie ma słów uznania dla szybowca LS1-f, pożyczonego od swego przyjaciela J. L. Perriera. Szybowiec spisywał się nadzwyczajnie, mimo dużego obciążenia balastem wodnym. I to zarówno w słabej, rannej termice, występującej na pierwszym boku trójkąta, jak również w silnych wznoszeniach i podczas szybkich przeskoków na drugim, najdłuższym boku. Męcząca była jedynie siedząca pozycja pilota i... francuskiej produkcji pasy bezpieczeństwa, które przez wiele godzin pilot musiał dociągać, aby — lecąc z prędkością 200 km/h — nie wybić osłony i nie wypaść z kabiny podczas przekraczania prądów wznoszących.

Start i meta największego dotychczas alpejskiego przelotu szybowcowego znajdowały się na lotnisku Le Versoud pod Grenoble. Długość boków trójkąta: pierwszy — 225 km, drugi — 477 km, trzeci — 327 km. Zapytany, dlaczego pierwszy punkt zwrotny ulokował niezbyt korzystnie daleko na południu, Auban odpowiedział krótko: Bo tam się urodziłem!

29 lipca, godz. 10.29: start! Szybowiec spokojnie leci na holu. Na wysokości 1700 m (QNH) — wyczepienie. Powietrze wydaje się spokojne — termika jeszcze nie rozbudzona. Strzałka wariometru oscyluje w okolicach zera. Jednak — już „nosi". Auban robi przeskok nad Dent de Crokkes, gdzie od pół godziny widać mały cumulus. Z „dwójką" na wariometrze winduje się na wysokość 2 200 m. Poprzez Chartreuse kieruje się na Vercors. Wysokość 1 500 m. Pilot leci ku potężnym skałom, nagrzewanym silnie przez słońce. W locie prostym, na wznoszeniu, dociera nad Mont-Aiguille. Jest dobrze!

Na niebie ani chmurki. Wiatr z kierunku NW robi swoje — „jazda" jest wprost wspaniała. Turbulencja — potężna (do niczego pasy!). Teraz wio przez znane tereny: Obion, Bure, Col de Rabon. Nad Bure pilot musiał zakrążyć — pierwszy raz od wyczepienia. Trzymetrowy komin wyniósł go na 2 400 m. Dalej — lot na południe poprzez Malaup, Ceuze, Mur D'Auribeau (2 400 m) i klasycznym szlakiem nad Cousson, Montagne de Beynes, Serre de Montdenier, aż do Aiguines, gdzie Auban wykręcił się na wysokość 2 600 m. Stąd na maksymalnej doskonałości Auban leci nad most w Sollies, gdzie znajduje się pierwszy punkt zwrotny trasy. Wysokość 1 600 m. Wykonuje zdjęcie kontrolne. Jest już godzina 13.00. Bok trójkąta o długości 225 km pilot przebył w ciągu trzech godzin. Nieźle.



Jean Louis Auban

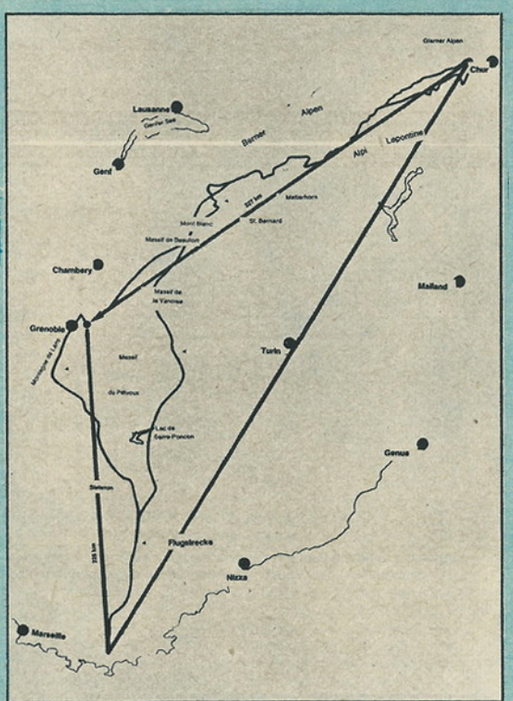
Drugi bok trójkąta zaczyna się mniej korzystnie. Wznoszenia są teraz porwane i bardzo nieregularne. Pilot potrzebuje 50 minut, aby dotrzeć nad Aiguines, gdzie nosi lepiej. Od tego miejsca warunki polepszają się wprost fantastycznie. Nigdy jeszcze dotąd, jak powiedział potem, nie miał okazji natrafić na tak idealnie ułożony szlak przelotowy nad południowymi Alpami.

W ciągu godziny i 15 minut pokonuje trasę wiodącą nad Plampinet, Maurienne, Col de Madeleine, Col du Bonhomme — do Martigny. Leci z maksymalną prędkością. Ograniczają go jedynie — wytrzymałość szybowca i... pasy. Od St. Michel de Maurienne — znów pasma chmur. W rejonie Chamonix jest ich tyle, że wprost przeszkadzają w locie. Przed Briggs leci wolniej — dolina jest tam bardzo szeroka, pocięta wieloma poprzecznymi dolinami. Dopiero za Briggs — zwęża się, sprzyjając zwiększeniu tempa.

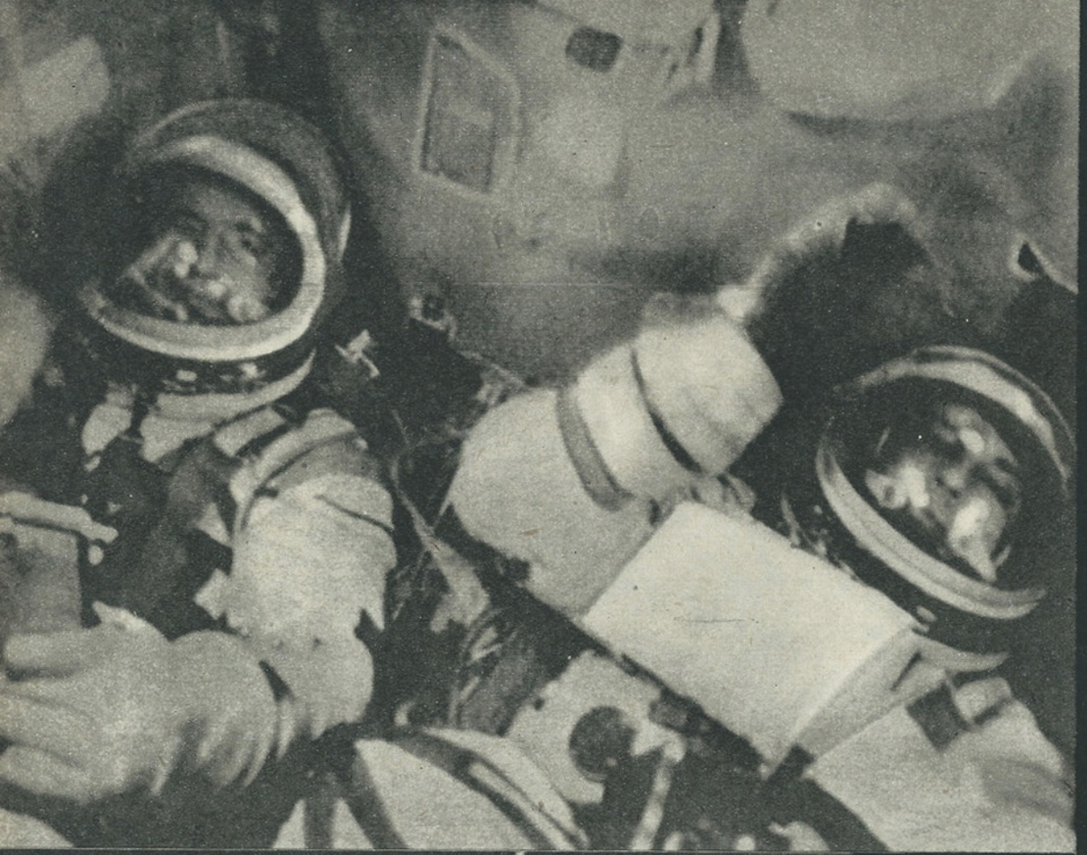
Auban wychodzi na maksymalną na trasie wysokość 3 000 m, aby pokonać przełęcz Furka. Stąd leci na drugi punkt zwrotny we Flims (Austria). Jest godzina 17.00. Drugi bok gigantycznego trójkąta pokonał ze średnią prędkością 120 km/h. „Szkoda — powie później — że straciłem tyle czasu między Sollies i Aiguines".

Na trzecim boku trójkąta leci nad południowymi zboczami gór, dobrze jeszcze nagrzanymi. Do Briggs — potrzebuje tylko 50 minut. Później zaczynają się tereny, gdzie występuje „duszenie". Koniec wygodnego, prostego lotu. Tu już trzeba „żebrać".

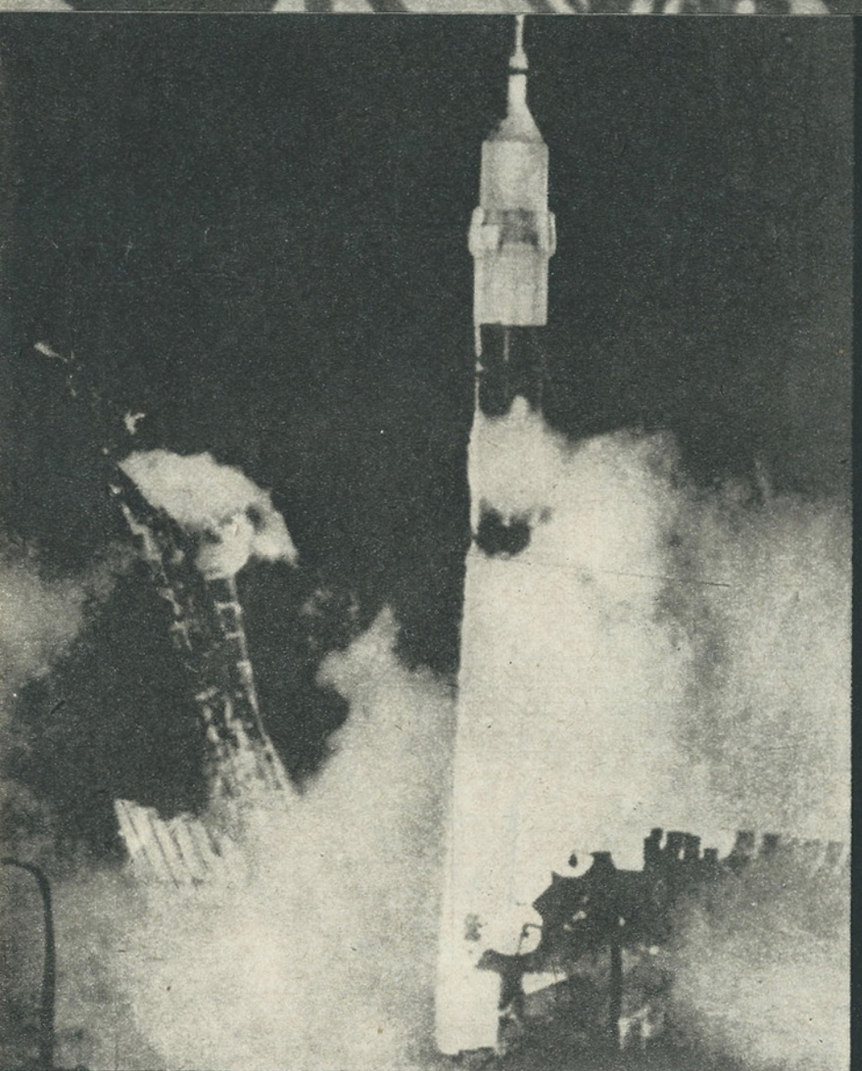
Po sforsowaniu przełęczy Furka, zdecydował się przeciąć dolinę i lecieć wzdłuż lewego brzegu Renu, gdzie parę godzin wcześniej natrafił na tak wspaniałe warunki. Miał szczęście. Od tego miejsca zaczął znów lecieć bardzo szybko. Punktualnie o godzinie 19.00 minął Chamonix: już prawie w domu. Ostrożnie, kroczek po kroczku i bez jakiegokolwiek ryzyka, nadlatuje nad Grand Lac. To już 980 kilometr! Do Grenoble — tylko 50 km. Zjawił się tam na wysokości 2 100 m. Lądowanie na lotnisku Le Versoud nastąpiło o godz. 20.13. (z)



Trasa przelotu Jean Louis Auban'a. Rys. „Aerokurier"



Załoga „Sojuza-24", W. Gorbatko i J. Glazkow, podczas transmisji telewizyjnej z pokładu statku kosmicznego (zdjęcie powyżej).



Rakieta nośna statku załogowego „Sojuz-24" w chwili startu (zdjęcie z lewej).

Już od dłuższego czasu z pokładu stacji orbitalnej „Salut-5" prowadzone są badania dalekich ciał niebieskich przy użyciu automatycznie działającego teleskopu-spektrometru, uczulonego na promieniowanie podczerwone. W czasie swego niedawno zakończonego lotu kosmonauci Wiktor Gorbatko i Jurij Glazkow posługiwali się tym właśnie przyrządem przy badaniu atmosfery Ziemi, kontynuując tym samym program, którego realizację rozpoczęła pierwsza ekspedycja przebywająca na stacji.

Jaki jest cel tych badań? Z tym pytaniem korespondent APN zwrócił się do dra MICHAIŁA MARKOWA z Instytutu Fizyki Akademii Nauk ZSRR. A oto jego wypowiedź:

— Badania w podczerwonym pasmie widma promieniowania elektromagnetycznego prowadzone na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat przyniosły niezwykle interesujące wyniki. Ustalono np. iż szereg takich obiektów, jak centrum naszej galaktyki, galaktyki niestacjonarne, kwazary — wypromieniowują potworne ilości energii. Niestety, jak na razie współczesna fizyka nie umie wyjaśnić mechanizmu jej powstawania. Istnieje natomiast szereg hipotez tłumaczących to zjawisko stałym zderzaniem się gwiazd, efektami plazmowymi zachodzącymi w supersilnych polach magnetycznych itp.

Z drugiej zaś strony teoretycy podejrzewają, iż w tym przypadku mamy do czynienia z przekształcaniem energii grawitacyjnej w promieniowanie podczerwone. Jak to się dzieje? Odpowiedź na to pytanie uzależniona jest w pierwszym rzędzie od uzyskania odpowiednich informacji o samych źródłach promieniowania, a ściślej mówiąc o ich budowie, a właśnie pomiary prowadzone w podczerwonym zakresie widma dają możliwość zebrania takich danych. Ostatnio „Salut-5" przekazywał na Ziemię widma promieniowania wielkiej mgławicy w konstelacji Oriona.

Niektóre hipotezy zakładają, że energia opuszczająca jądra tego typu obiektów astrofizycznych przechodzi przez masę otaczających je pyłów i gazów.

Ale jak konkretnie wygląda mechanizm przekształcania się powstającej energii w promieniowanie? Odpowiedź na to pytanie mogą dać badania prowadzone w warunkach najbardziej po temu odpowiadających, czyli w okołoziemskiej przestrzeni kosmicznej. Można tu swobodnie badać promieniowanie słoneczne, a w rozrzedzonych warstwach atmosfery znaleźć dostateczną ilość molekuł różnego rodzaju substancji. Eksperymenty prowadzone przy użyciu teleskopu uczulonego na promieniowanie podczerwone pozwalają rozwiązywać, oprócz poblemów o charakterze podstawowym, również zadania czysto praktyczne.

Analiza widmowa promieniowania podczerwonego pozwala określić rozkład pary wodnej, dwutlenku węgla, metanu i innych substancji również w niższych warstwach atmosfery — troposferze i atmosferze. Eksperyment opatrzony kryptonimem „Przezroczystość" przeprowadzony na stacji „Salut-5" pozwolił na opracowanie charakterystyk ilościowych, jeśli idzie o rozmieszczenie ozonu i pary wodnej, na wysokościach od 15 do 75 km.

Z kolei eksperyment „Przekrój" pozwolił na ustalenie pionowego przekroju atmosfery na wysokościach od 20 do 260 km. Analiza widmowa pozwala zorientować się również co do stopnia zanieczyszczenia atmosfery na wysokości 20—50 km na obszarze całej kuli ziemskiej. Bardzo interesujące są także badania wpływu, jaki wywiera tlenek azotu na warstwę ozonu, chroniącą życie na naszej planecie przed zgubnym oddziaływaniem promieniowania ultrafioletowego.

Dokładność celowania teleskopu — niebagatelna przecież przy tego typu obserwacjach — przekroczyła najśmielsze oczekiwania uczonych. Stacja sprawnie wykonała niezbędne manewry dokładnie trzymając się wyznaczonego ustawienia. W czasie wykonywania zdjęć załoga korygowała nachylenie osi stacji oraz utrzymywała Słońce dokładnie w środku pola widzenia celownika. Było to niezwykle istotne dla jakości otrzymywanych spektrogramów. Tak więc obaj kosmonauci — Wiktor Gorbatko i Jurij Glazkow — znakomicie wywiązali się z nałożonego na nich zadania.

MICHAIŁ CZERNYSZOW

AP „Nowosti" specjalnie dla „Skrzydlatej Polski"

OBSERWATORIUM NA ORBICIE

LOT nowiny

Nr 181
maj
1977

Polska Rzeczpospolita Ludowa
Minister Finansów

Warszawa, dnia 29 kwietnia 1977 r.

Obywatelka
Zofia WYSZYŃSKA
Starszy kasjer lotniczy
Centralne Biuro Sprzedaży i Rezerwacji PLL "L

W dniu 23 lutego 1977 r. Obywatelka ujawniła podrobienie bankowego dokumentu stwierdzającego odprzedanie poważnej kwoty waluty wymienialnej, uniemożliwiając przez to dokonanie nielegalnego nabycia biletów lotniczych.

Pragnę serdecznie podziękować Obywatelce za szczególnie wnikliwe wykonywanie swoich obowiązków, które zapobiegło szkodzie dla interesów dewizowych Państwa.

Wykazana przez Obywatelkę sumienność w pracy zasługuje na szczególne uznanie i powinna być wzorem dla innych pracowników.

Przy okazji przekazuję Obywatelce najlepsze życzenia dalszych osiągnięć w pracy zawodowej i wszelkiej pomyślności w życiu osobistym.

ZOFIA WYSZYŃSKA

Kasjer to przyjmuje głównie gotówkę, czasem wydaje resztę. A pozostałe czynności to wykonują pewnie krasnoludki? Bo tak szczerze mówiąc — praca kasjerów nie jawi się nikomu jako zajęcie pasjonujące. Trzeba znać przepisy, taryfy, kursy walut, typowe połączenia, rodzaje samolotów i co tam jeszcze. A tu tłoczno, gorąco, wszystkim się spieszy, bo chodzi o bilet na podróż odrzutowcem. Różni goście do nas przyjeżdżają i pomysły przedziwne przychodzą im czasem do głowy...

Starszy kasjer lotniczy **Zofia Wyszyńska** ma codziennie w ręku wiele dokumentów i banknotów. Liczy, sprawdza, czyta i podpisuje. Tego lutowego dnia, choć to było już dość dawno, prędko nie zapomni. Dokument podany jej przez cudzoziemca wyglądał niby jak wszystkie mu podobne, ale jakoś nie bardzo. Postanowiła to dokładnie sprawdzić. Wątpliwości spotęgowały się już po pierwszym telefonie do banku. A potem poszło już szybko. Sporządzono odpowiedni protokół i sprawę przekazano odpowiednim władzom. Panią Zofię Wyszyńską, znakomitą pracownicę LOTU już od 10 lat, zaproszono do Ministra Finansów. W towarzystwie swojego szefa J. Witkowskiego odebrała w dniu 3 maja specjalne pismo gratulacyjne, które wręczył jej dyrektor Gabinetu Ministra mgr Andrzej Pociask. Były także kwiaty, serdeczne gratulacje i elegancki prezent w postaci srebrnych monet. W rozmowie przy kawie mówiono głównie o obiegu dokumentów ich rodzajach i innych sprawach finansowych. Dawno nie zdarzyło mi się uczestniczyć w tak krótkim spotkaniu, które nie tylko efekty miłe, ale i korzyści także przyniosło.

Na schodach gmachu Ministerstwa przy ul. Świętokrzyskiej dowiedziałem się dopiero, że mąż pani Zofii jest starszym mistrzem w Mennicy Państwowej i właśnie pod jego osobistym nadzorem powstają monety jakie otrzymała przed chwilą. Jak to nigdy nie wiadomo, od kogo nagrodę dostać można...

JACEK BARCICKI

»GAWĘDA«

Harcmistrz był wyraźnie zaintrygowany. Widać był, że jego frapująca propozycja ma szanse stać się czymś zupełnie niezwykłym.

Harcmistrza długo przedstawiać nie trzeba, bo to stopień **Andrzeja Kieruzalskiego**, założyciela, kierownika, animatora, opiekuna, słowem spiritus movens Reprezentacyjnego Zespołu Harcerskiego „Gawęda". Propozycja druha była wspaniała: cały zespół chce spotkać się z załogą LOTU i pokazać się nie tylko jako pasażerowie... Druh mówił, że młodzi artyści coś nam zaśpiewają, zatańczą i różne inne rzeczy pokażą. Ludzie w LOCIE myśleli chwilkę i powiedzieli:

„Oczywiście, chcemy, cieszymy się bardzo, że spotka nas taki zaszczyt, ale pod jednym warunkiem: nie w żadnym teatrze, ale w lotniczym hangarze!"

Druhowi tylko się oczy zaświeciły. Uśmiech serdeczny i uścisk dłoni oznaczał, że warunki zostały przyjęte! Druh potem przychodził kilka razy do hangaru na Okęcie. Omawiał szczegóły techniczne: gdzie kable, jakie głośniki, szerokość i kolor zasłony. I stale powtarzał na zakończenie swoich wizyt: „W takich warunkach nie występowaliśmy jeszcze nigdzie". A ludzie techniki szykowali swoją największą niespodziankę na sam koniec. Druh wjechał czerwonym mikrobusikiem z napisem „GAWĘDA" do środka hangaru. Robiono próby mikrofonu, gdy podszedł do niego jeden pan i powiedział szeptem: „Proszę, niech pan zabierze ten pojazd, bo tutaj stanie zaraz... samolot". Otwarła się olbrzymia brama i za chwilę specjalny ciągnik wystąpił w duecie z samolotem AN-24. Nowo pomalowany, lśniący stanął tuż koło przyszłej sceny. Druh Kieruzalski ledwie zdążył powiedzieć Kasi Pataj, że swoją piosenkę o lotniczej podróży w towarzystwie cioci stewardesy i wujka kapitana będzie zaczynała wysiadając z tego samolotu, gdy do hangaru zaczęli przychodzić pierwsi goście i widzowie.

Akademia 1-Majowa załogi LOTU. Powitanie dostojnych gości, okolicznościowe przemówienia i odznaczenia dla najbardziej zasłużonych. Oklaski, gratulacje, kwiaty.

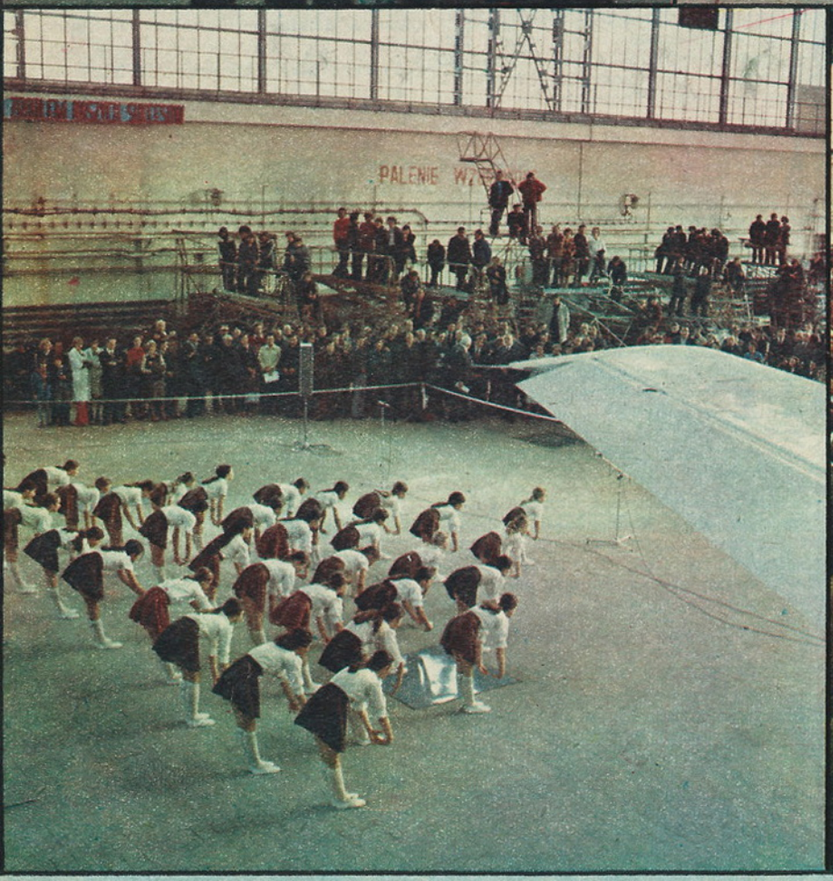
Zanim bajecznie kolorowe stroje ponad 100-osobowego zespołu rozjaśniły „techniczną elegancję" hangaru, nastąpiła krótka ale bardzo sympatyczna uroczystość. Oto bowiem do wychodzącego ze słowem powitalnym druha Kieruzalskiego podchodzi dyrektor LOTU Włodzimierz Wilanowski z potężnym modelem transatlantyka. Z życzeniami dalekich i pełnych sukcesów podróży staje się on w tym momencie własnością i maskotką całej „Gawędy".

Muzyka. Młode uśmiechnięte twarze. Eleganckie, zgrabne taneczne ruchy, ale nawet w tych „przebierańcach" czuje się harcerskiego ducha. Autentyczną przyjemność zabawy młodych ludzi, którzy przyszli na spotkanie z LOTEM.

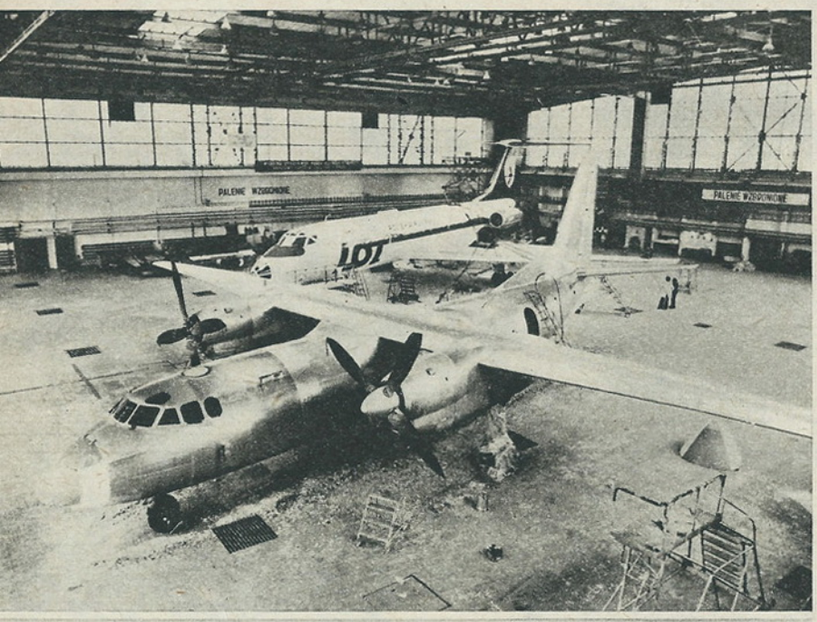
Piękne melodie, wpadające w ucho rytmy i słowa. Popisy wokalne i taneczne. Kasia Pataj swoim uśmiechem i wdziękiem zniewala i podbija wszystkich. Gdy w kulminacyjnym momencie występu zaczęła śpiewać: „Ja mam ciocię w samolocie i wujaszka", entuzjazm widowni sięga szczytu.

Był to bardzo udany występ młodych artystów. Byli zadowoleni zarówno oni sami, jak i publiczność. Za ostatnią z solistek pobiegł z olbrzymim bukietem kwiatów dyr. Wilanowski. Fotoreporterowi skończył się w tym momencie film. Ale przecież nie od dzisiaj wiadomo, że najlepsze są obrazy, które zostają w sercu...

ZBIGNIEW WORONIECKI



W SAMOLOCIE



NASTĘPNY

W ostatnim numerze „LOT — Nowiny" pisaliśmy dość obszernie o procesie malowania samolotów według projektu R. Duszka i A. Zbrożka. Kolorowe zdjęcia pokazywały, że to bardzo trudna operacja techniczna i że złote ręce polskich fachowców potrafią naprawdę wiele. Zapowiedzieliśmy nawet ponowne nawiązanie do tego pasjonującego tematu, sugerując nawet tytuł „Pierwszy po raz drugi".

Ale do tego nie doszło. Najpierw naczelny zabrał na okładkę zdjęcie gotowego do startu samolotu. Jedno zdjęcie mniej i to trzy tygodnie temu. Potem przyszła wiadomość, że właśnie kończą malowanie kolejnego samolotu. Fotoreporter znalazł się tam natychmiast. Z jego przepastnego archiwum wybraliśmy na dzisiaj tylko dwa zdjęcia.

Na pierwszym — mały An-24 stoi na tle pomalowanego już odrzutowca dosłownie bez grama lakieru. W takim stanie nikt specjalnie nie lubi być zresztą pokazywany. Na srebrną blachę kładziono więc najpierw warstwy ochronne, potem lakier biały, granatowy, niebieski oraz kilka maleńkich plam i kresek w kolorze czerwonym. I tu właśnie niespodzianka największa. Postanowiono bowiem, że samoloty An-24 kursujące po kraju będą nosić imiona miast polskich. W pierwszej kolejności tych, do których docierają samoloty LOTU. Samolot o znakach SP-LTL ma na burcie herb Krakowa!

Druga niespodzianka to ta, że samolot ten brał absolutnie samodzielnie udział w produkcjach artystycznych. Mówiąc bardziej precyzyjnie, występował na scenie w doborowym towarzystwie Kasi Pataj i zespołu „GAWĘDA". Według zgodnej opinii licznych krytyków i inżynierów, także w tej roli znalazł się bardzo dobrze, bez debiutanckiej tremy.

Już lata nad Polską. W hangarze zabrali się teraz do samolotu Il-18. Czyszczą, zmywają, wycinają szablony liter. Następny. W kolejce czekają również samochody, schodki i co tam jeszcze. Ale to już inna historia...

M. N.

JAK NAS WIDZĄ

Polacy dużo podróżują po całym świecie. Ostatnią wielką podróż marynarzy do Limy przez porty lotnicze w Gander na Nowej Funlandii, Montrealu w Kanadzie i Hawanie na Kubie relacjonuje na łamach „Dziennika Bałtyckiego" **Henryk Spigarski.** Oto ciekawy fragment: „Nie można powiedzieć, by ten powietrzny rejs nie obfitował w atrakcje, jakże odmienne od przeżywanych podczas rejsów morskich. Dochodzą mnie uwagi: zobaczcie jaki Labrador spokojny, aż miło patrzeć. Ot, przewrotny Atlantyk, z wysokości 10 tys. m wcale nie groźny, taka wielka łacha bezmiaru wody. Dopowiadam sobie, że pewnie jednemu rybakowi spośród szybujących tym Iłem dał się ów Atlantyk solidnie we znaki. Nachodzi więc kolejna refleksja o trudnym rybackim zawodzie pod różnymi szerokościami geograficznymi, bez względu na warunki klimatyczne".

O problemach związanych z integracją w transporcie pisze na łamach „Naszej Trybuny" **W. Babski:** „Konieczna staje się pełna integracja wszystkich środków transportu, w celu uzyskania takiego podziału zadań przewozowych, które od strony ekonomicznej będą najbardziej opłacalne i uzasadnione, a od strony organizacyjno-technicznej doprowadzą do stworzenia optymalnych warunków działania... Najtrudniej jest z powiększaniem zadań lotniczego transportu towarowego. Nie jest z nim najlepiej. Samoloty nie mogły w ubiegłym roku zaspokoić wszystkich potrzeb handlu zagranicznego (potrzeby trzykrotnie przekraczają możliwości LOTU), dlatego wykonywanie znacznych części zagranicznych przesyłek towarowych przejęły obce towarzystwa lotnicze, co pociągnęło za sobą oczywiście straty ekonomiczne w dewizach. Ta dziedzina wymaga więc generalnych usprawnień".

Najwięcej pisze się ostatnio o międzynarodowym dworcu lotniczym na Okęciu. Oto kilka tytułów: „Okęcie na trzy zmiany" — „Trybuna Ludu"; „Świat widziany z Okęcia" — „Odgłosy" oraz „Krok od świata" — „Polityka".

Ten ostatni artykuł, którego autorką jest **Ewa Zadrzyńska,** przynosi kilka kapitalnych refleksji i wartościowych ustaleń. To także znakomity i pogłębiony portret portu lotniczego:

„Rocznie na zaplanowanych 600 tys. pasażerów przewija się przez Okęcie półtora miliona, plus dwa miliony odprowadzających, plus milion wycieczkowiczów „za biletami" i drugi milion (szacunek „na oko") nie formalnych. Plus Dziennik Telewizyjny, fotoreporterzy (odloty osobistości), Kronika Filmowa (odlot „Gawędy" za ocean), fotoreporterzy, Dziennik Telewizyjny (przylot osobistości) i Kronika Filmowa (przylot „Gawędy" zza oceanu). Na metr kwadratowy Międzynarodowego Dworca Lotniczego przypadać miało rocznie 260 osób, przypada 2 400. Przez Okęcie płynie świat w zagęszczeniu... Dziennie na 140 km pasów startuje i ląduje 120 samolotów. Z Okęcia lata się do 35 państw. Najrzadziej do Benghazi (raz w tygodniu), najczęściej (2 razy dziennie) do Moskwy. Najdłuższy lot stały — Warszawa — Montreal — Nowy Jork — Warszawa... Na metr kwadratowy MDL-u przypada 0,0002 automatu telefonicznego, 2,6 bagażowego, 23 000 kg (rocznie) walizek, 0 wózka bagażowego (do użytku ogólnego), 0,005 wentylatora wdmuchującego ciepłe powietrze i bardzo dużo obcych słów Mister, Miss, VIP (very important person), departure, arrivals, tranzyt..., ale pasażer, który leciał do Wiednia, zaparł się w fotelu: „Nie wysiadam. Płaciłem do Wiednia, a tu jest Wien!"... Gospodarzem lotniska jest dyrekcja Międzynarodowego Dworca Lotniczego, głównym użytkownikiem LOT. Za bagaże odpowiada LOT, za przesyłki Hartwig, za podłogę dyrekcja, za restaurację „Wars"... Cło to Urząd Celny, odprawa paszportowa WOP, a pasażera interesuje całość. Popsuł się automat — pasażer zgłasza przy „odprawie biletowej", tam dowiaduje się, że ten stolik należy do LOTU, a telefony podlegają poczcie albo dyrekcji lotniska, w każdym razie pod tym adresem nic się nie załatwi. Adres dobry jest daleko, o wiele za daleko... więc automat dalej popsuty...

Tym co pracują na lotnisku, świat spowszedniał, nie czują, nie wiedzą, nie doceniają. Ich znieczulicę nadrabiają w dwój- albo trójnasób osoby towarzyszące. Osoby towarzyszące widzą to, co zobaczy obcokrajowiec".

Warto może ten rejestr i wyliczankę zakończyć taką opinią przedstawicieli British Airways: „Ale i tak najważniejsze, że wieża kontrolna działa bezbłędnie". Do zapoznania się z całym artykułem red. Zadrzyńskiej odsyłamy Czytelników do nr 18 „Polityki" z dnia 30 kwietnia br.

Nasz przegląd zakończmy cytatami z nadmorskiego „Jantara", na którego to łamach ukazał się równie ciekawy artykuł **Joanny Mišniakiewicz** pt. „O tych, co na ziemi".

„...Może nawet nie wiecie, że w lotnictwie komunikacyjnym na jednego pilota przypada ponad 100 osób naziemnego personelu, od których pracy, rzetelności i sprawności w równym stopniu zależy los i wygoda pasażerów. Ja też się o tym dowiedziałam niedawno, wtedy, kiedy zainteresowałam się tymi, którzy zostają na ziemi... Aktualnie we wszystkich krajowych portach działa dwóch gospodarzy. PLL LOT ma tabor, kadrę latającą, a także obsługującą pasażerów i samoloty. Natomiast w porcie współpracuje ściśle z Zarządem Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych, mającym pod sobą lotniska oraz zespoły i urządzenia kierujące ruchem w powietrzu. Toteż na przykład Jagoda Ficek, która pracuje na lotnisku już pięć lat i na każdym dyżurze rozmawia z wieżą kontrolną, nigdy tam jeszcze w środku nie była. Nie złożyło się jakoś... W Szczecinie powstaje nowy budynek portu. Gdy wreszcie budowlani go oddadzą, będzie to po Okęciu najnowocześniejsza placówka w kraju. Nawet gdyby w przyszłości trzeba było obsługiwać linie zagraniczne, nikt nie będzie narzekał na niewygodę i złe warunki. Ani pasażerowie, ani pracownicy".

J. M. M.

LOT NOWINY. Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Warszawa, ul. 17 Stycznia 39, pok. 55, tel. 46-24-58, redaktor: Juliusz Pęgiel. Zdjęcia w numerze: J. Czerniak.

21/1977

ABC LOTNIARZA (I)

LOTNIARSTWO AEROKLUBOWE

Jak wynika z uchwały Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z 12 lutego 1976 r., dotyczącej podstawowych założeń i organizacji oraz rozwoju lotniarstwa w Polsce, nowy sport lotniczy będzie się rozwijał w dwóch zasadniczych kierunkach: lotniarstwa powszechnego i sportowego. W ramach lotniarstwa powszechnego może wykonywać loty każdy obywatel naszego kraju spełniający obowiązujące przepisy. Uchwała przewiduje roztoczenie przez Aeroklub PRL opieki nad szkoleniem lotniarzy przez wydanie odpowiednich materiałów szkoleniowych. Dokumentem pilota w lotniarstwie powszechnym będzie karta lotniarza. Obowiązywać też będzie ubezpieczenie w PZU. Odpowiedzialność za skutki szybowania będzie ponosił użytkownik lotni.

Aeroklub PRL podjął się patronatu nad krajowym lotniarstwem powszechnym, który ma polegać na zakładaniu terenowych punktów konsultacyjnych, pomocy w szkoleniu, egzaminowaniu lotniarzy z umiejętności teoretyczno-praktycznych i nadzorze technicznym nad lotniami. Lotniarstwo sportowe podporządkowane zostało na razie wyłącznie Aeroklubowi PRL, który będzie przestrzegał wykonywania przepisów państwowych obowiązujących w zakresie lotnictwa cywilnego i dotyczących statków powietrznych, personelu lotniczego, ruchu lotniczego itp. Aeroklub podejmuje się opracowania odpowiednich przepisów sportowych (obowiązujących podczas rozgrywania zawodów, a także mistrzostw Polski), określi zasady awansu sportowego oraz powoła kadrę narodową w tej dziedzinie sportu lotniczego. Zajmie się szkoleniem wyczynowym i instruktorskim pilotów, powoła w aeroklubach regionalnych sekcje lotniarstwa sportowego. Ma wyłączne prawo reprezentowania barw polskich na arenie międzynarodowej i będzie brał czynny udział w pracach Międzynarodowej Komisji Latania Swobodnego (CIVL) w FAI.

Tyle mówią przyjęte założenia. Z pytaniem: jak wygląda praktyczne wcielenie ich w życie — zwróciliśmy się do **Zdzisława SZWEDZIUKA** — sekretarza urzędującego Komisji Specjalnościowej Lotniarstwa przy ZG APRL w Warszawie.

W chwili obecnej każdy z 42 aeroklubów regionalnych może powołać (wystarczy zgoda miejscowego zarządu) u siebie sekcję lotniarską. W ostatnich latach powstało ich wiele, a do najbardziej aktywnych zaliczyć można sekcje przy aeroklubach: bielsko-bialskim, bydgoskim, częstochowskim, gdańskim, krakowskim, łódzkim, mieleckim, podkarpackim, warszawskim, wrocławskim, no i oczywiście Sekcje Pilotów Lotni przy wrocławskich zakładach MERA-ELWRO.

Nowy sport uprawia w kraju (dane szacunkowe) kilkaset osób. O popularności lotniarstwa może stanowić fakt, że „Skrzydlata Polska" i „Horyzonty Techniki" otrzymały już setki listów na ten temat, a do udziału w I Lotniarskich Mistrzostwach Polski wpłynęło blisko 130 zgłoszeń od zawodników z całego kraju.

Lotniarstwo powszechne rozwija się obecnie pod egidą Aeroklubu, bądź różnych zakładów pracy. Aeroklub dąży do tego, by coraz skuteczniej wspierać powstające na terenie kraju koła lotniowe, nie podległe formalnie APRL. W przyszłości zapewni im się instuktorów, materiały szkoleniowe itp.

Jest już gotowy projekt instrukcji wykonywania lotów na lotniach. Zostanie on zatwierdzony na początku drugiego półrocza br. Instrukcja ta stanowić będzie tymczasowe przepisy w tej dziedzinie, będzie jednak miała **moc i charakter zarządzenia wewnątrzaeroklubowego i obowiązywać będzie tylko członków APRL.**

Główne założenia projektu instrukcji wykonywania lotów na lotniach są następujące:

— Dolna granica wieku pilota lotni wynosi 16 lat, przy czym w przedziale wieku 16—18 lat wymagana jest zgoda rodziców lub opiekunów.

— Pilota obowiązują ogólnosportowe badania lekarskie.

— Przeszkolona zostanie grupa instruktorów lotniarstwa, którzy będą budować lotnie wg sprawdzonych dokumentacji, nadzorować budowę sprzętu przez innych lotniarzy, przeprowadzać szkolenie i egzaminy z teorii oraz praktyki, przyznawać karty lotniarza.

— Budowa amatorska lotni dozwolona będzie tylko wg sprawdzonej i zaakceptowanej dokumentacji oraz pod nadzorem instuktorów.

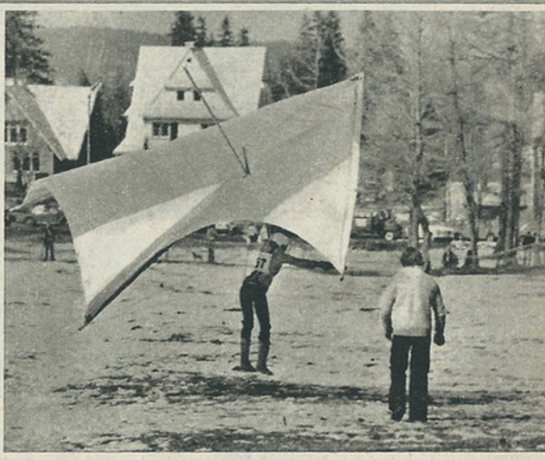
— Decyzję o dopuszczeniu danej lotni do zawodów będzie podejmowała doraźnie komisja techniczna.

— Przewiduje się rozpowszechnienie sprawdzonej dokumentacji lotni.

Właściwy ubiór pilota jest ważnym czynnikiem bezpieczeństwa lotów (zdjęcie z prawej).

Zdjęcia: A. Fedorowicz (2)

Ostatnia faza prawidłowego lądowania (zdjęcie poniżej).



— Loty można wykonywać w odpowiednich warunkach meteorologicznych w terenie górzystym lub płaskim — na holu.

— Warunki terenowo-meteorologiczne podczas lotów szkoleniowych: co najmniej 100-metrowej szerokości pas wolny na całej długości lotu od jakichkolwiek przeszkód terenowych; różnica poziomów między miejscem startu i lądowania — do 100 m; nachylenie zbocza — do 40°; prędkość wiatru — 3 do 6 m/s; dopuszczalne odchylenie kierunku wiatru od kierunku lotu — 5°; loty tylko w pozycji siedzącej (pionowej).

— Warunki terenowo-meteorologiczne podczas wykonywania lotów treningowych: co najmniej 50-metrowej szerokości pas startowy wolny od przeszkód terenowych; nachylenie zbocza — bez ograniczeń; prędkość wiatru — 3 do 10 m/s; dopuszczalne odchylenie kierunku wiatru od kierunku lotu — 15°; minimalne przewyższenia nad przeszkodami: tuż po starcie — 10 m, a w dalszym locie — 50 m (nad zabudowaniami, wyciągami krzesełkowymi itp.).

— Warunki ogólne wykonywania lotów: każdy wyjazd lub wyjście w celu wykonywania lotów piloci zgłaszają w aeroklubie macierzystym. Podczas lotów niezbędna jest obecność na zboczu co najmniej dwóch osób. W przypadku większej grupy lotniarzy musi być wyznaczony szef grupy, który kieruje lotami. Przystąpienie do lotów musi być uzgodnione z gospodarzami terenu (PGR-y, rolnicy indywidualni, dyrekcje parków narodowych itp.). Jeśli istnieje ewentualność lądowania w wodzie, trzeba mieć kamizelki ratunkowe, szybkodziałające zaczepy w uprzęży i odpowiedni wodny sprzęt ratowniczy.

— Ubiór lotniarza powinien być następujący: kask (najlepiej typu spadochronowego) z wycięciami na uszy, wysokie buty chroniące staw skokowy, dres lub kombinezon i rękawice. W czasie szkolenia pożądane są nałokietniki i nakolanniki.

— Podstawowym dokumentem lotniarza jest karta lotniarza, stwierdzająca przejście przeszkolenia uprawniającego do wykonywania lotów. Karty wydawane będą przez sekcje lotniowe na wniosek uprawnionego instruktora, przed którym kandydat złoży egzamin teoretyczno-praktyczny.

— Wypadek na lotni należy zgłaszać poprzez macierzysty aeroklub do dyżurnego operacyjnego ZG APRL. Wypadek bada przedstawiciel macierzystego aeroklubu, a jeśli miało to miejsce w odległości ponad 60 km od tego aeroklubu — najbliższy aeroklub terenowy.

— Przewiduje się kilka klas dla instruktorów lotniarstwa.

— Krajowe zawody lotniarskie rozgrywane będą w dwóch klasach: „standard-Rogallo" i „otwartej". Przewidywane są dwie konkurencje: na długotrwałość lotu i celność lądowania.

Oprócz pierwszych kursów lotniarskich, organizowanych przez aerokluby regionalne, prawdziwą kuźnią kadr instruktorów lotniarstwa będzie Akademia Wychowania Fizycznego we Wrocławiu. Od września br. do 4-letnich studiów przystąpią pierwsi studenci. Poznają oni dokładnie teorię lotu, budowę sprzętu, technikę pilotażu, metodykę szkolenia itd.

W zakładach naprawczych Aeroklubu PRL nie przewiduje się na razie podjęcia produkcji gotowych lotni, bądź zestawów. Z pomocą członkom aeroklubu budującym lotnie przyjdzie Centralna Składnica Materiałów Technicznych w Krośnie, która poczynając od 1978 r. rozprowadzać będzie odpłatnie rury duralowe. Są także czynione starania, aby już w br., doraźnie i w miarę możliwości zakładu w Kętach, zaopatrywać aerokluby regionalne w niezbędne rury.

W jednym z łódzkich zakładów włókienniczych wyprodukowano już próbną partię polskiej tkaniny dakronopodobnej o gramaturze od 80 do 200 g/m². Zrobiono to z myślą o potrzebach żeglarstwa, lecz Aeroklub PRL czyni starania, aby niezbędne ilości tkaniny trafiły również do lotniarzy. Tym bardziej, że spełnia ona pod względem gramatury i właściwości wymagania stawiane pokryciu lotni.

JERZY METELSKI

II LOTNIARSKIE MISTRZOSTWA ŚWIATA WE FRANCJI

W myśl zatwierdzonego w ubiegłym roku przez Konferencję Generalną FAI w Teheranie kalendarza mistrzostw świata FAI, II Lotniarskie Mistrzostwa Świata miały się odbyć w dniach 8—22 października 1977 r. w Barberton (RPA).

Doświadczenia zebrane podczas I oficjalnych Lotniarskich Mistrzostw Świata w Kössen w Austrii we wrześniu 1976 r. i podczas różnych innych imprez w tej dyscyplinie sportu stały się podstawą dyskusji nad wprowadzeniem szeregu zmian do świeżo przyjętego Kodeksu Sportowego FAI — Dział 7 (Lotnie).

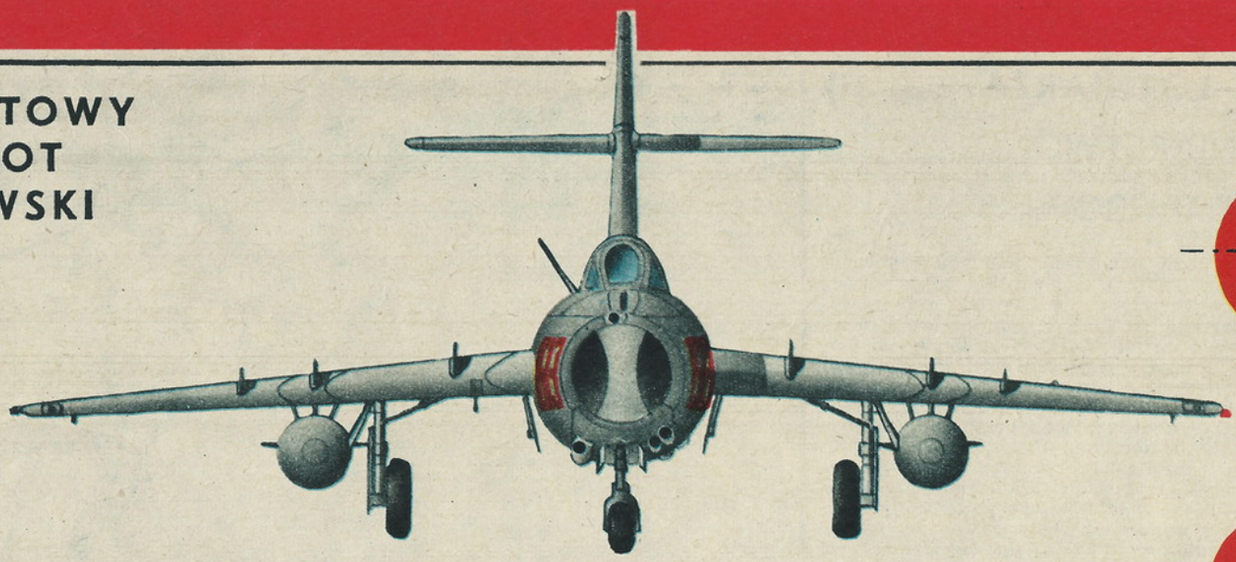
Międzynarodowa Komisja Lotniarska FAI—CIVL, której posiedzenie plenarne odbyło się w Kössen 14.9.1976 r., zaaprobowała m. in. wnioski Podkomisji d/s klas lotni w sprawie zmiany przepisów poszczególnych klas zawodniczych. Wniosek ten został następnie w normalnym trybie przedstawiony do akceptacji Międzynarodowej Lotniczej Komisji Sportowej i Rady FAI i będzie zatwierdzony przez najbliższą Konferencję Generalną FAI.

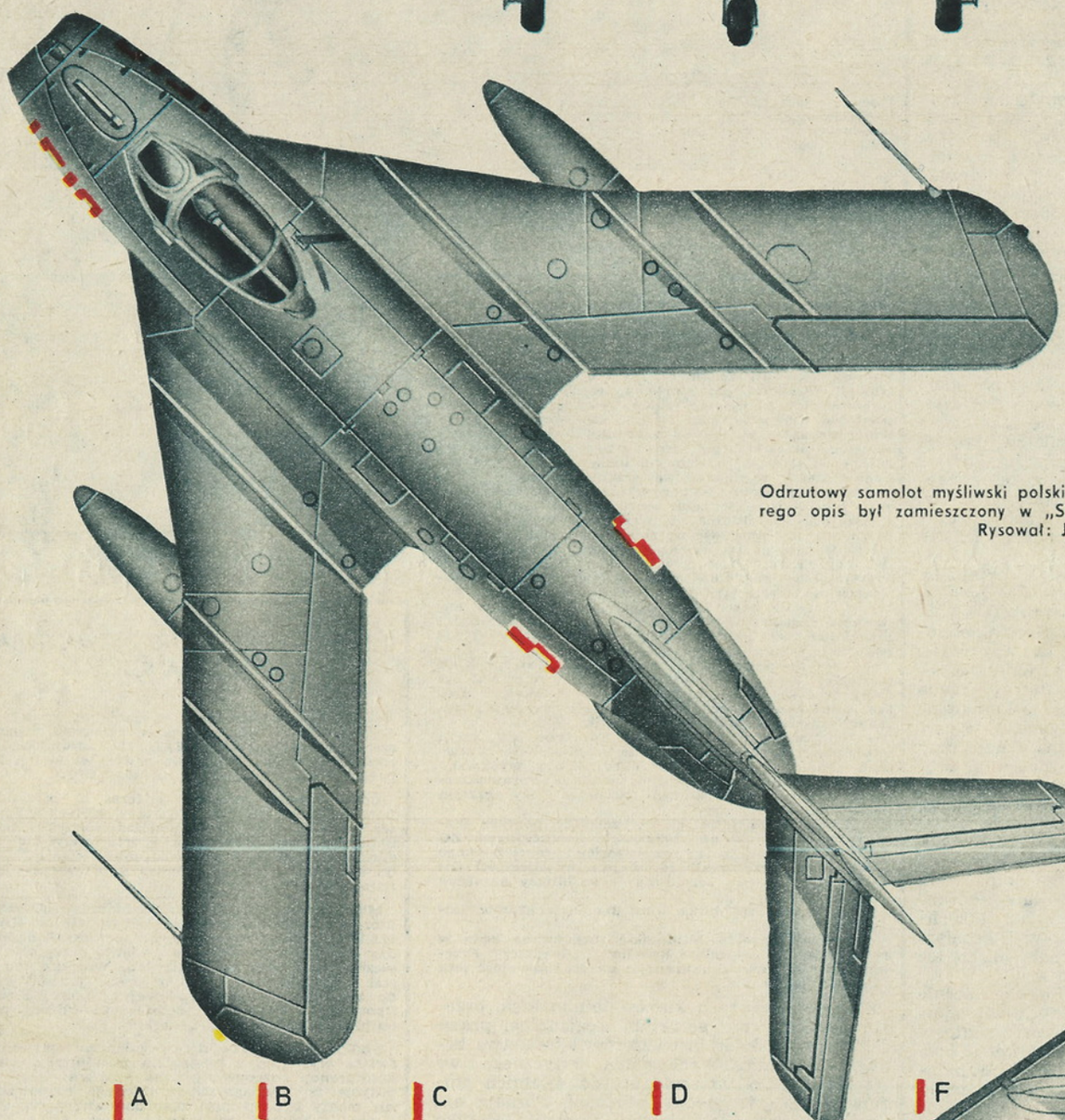
Podkomisja CIVL d/s regulaminu mistrzostw świata wystąpiła z projektem zasadniczej zmiany konkurencji rozgrywanych na mistrzostwach. Propozycje te, wymagające wnikliwego rozpatrzenia, nie mogły być od razu zaaprobowane przez CIVL i po dokładnym rozważeniu przez Biuro CIVL i podkomisję zostaną ponownie przedstawione plenarnemu posiedzeniu CIVL dopiero na jesieni 1977 r. po mistrzostwach w Barberton. Nie ma zatem podstaw do zastosowania tych zmienionych przepisów już w roku bieżącym.

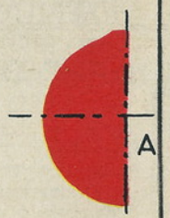
W tej sytuacji Aeroklub Republiki Południowej Afryki, uznając za niemożliwe przeprowadzenie mistrzostw świata według dotychczasowego regulaminu, podjął ostatnio decyzję rezygnacji z przeprowadzenia II Lotniarskich Mistrzostw FAI. Impreza w Barberton, do której przygotowania są już daleko zaawansowane, odbędzie się więc pod nazwą „Otwartych Lotniarskich Mistrzostw Świata". Organizatorzy spodziewają się nawet większej liczby uczestników, niż gdyby zawody były imprezą FAI, bowiem regulamin nie będzie ograniczał liczby zawodników każdego kraju do 9, jak to stosuje się w mistrzostwach świata FAI (po 3 zawodników w każdej klasie).

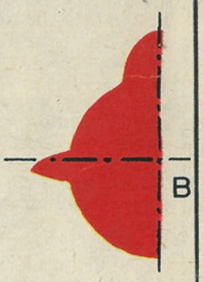
Lotniarskie Mistrzostwa Świata, których organizacji podejmuje się Francja w 1979 r., a które miały być już trzecimi, będą więc dopiero drugą oficjalną imprezą FAI. (ark)

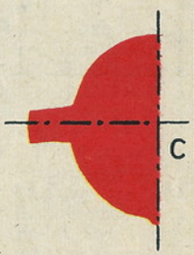
ODRZUTOWY SAMOLOT MYŚLIWSKI LIM-5



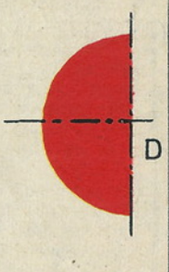


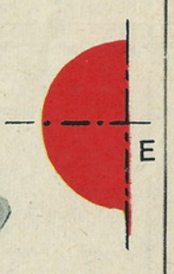


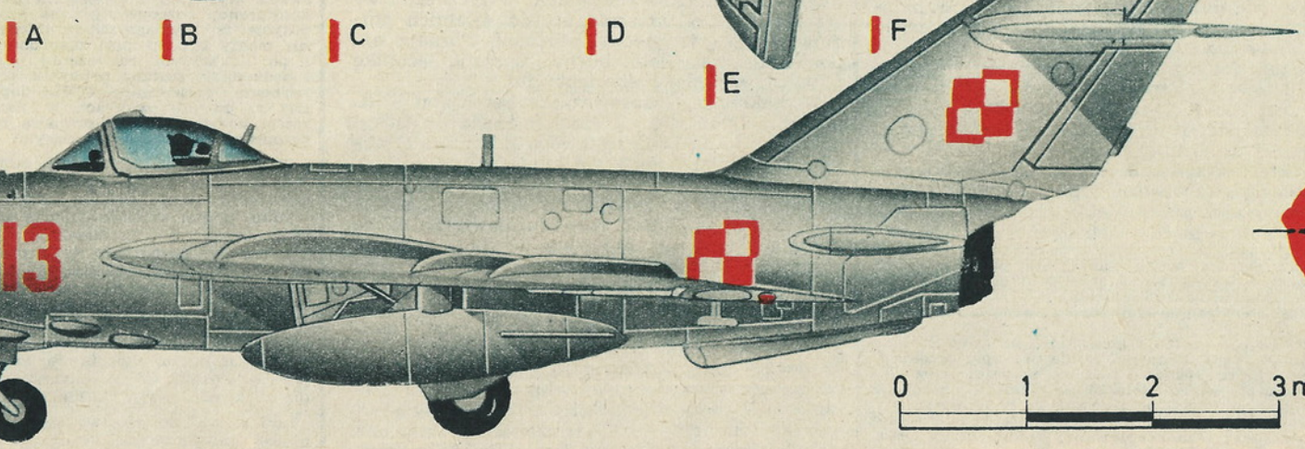


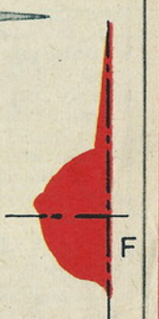


Odrzutowy samolot myśliwski polskiej produkcji, którego opis był zamieszczony w „SP" nr 19/1977 r.
Rysował: JULIAN MALEJKO









MIG - 17 • LIM - 5

MODEL LATAJĄCEGO SKRZYDŁA KLASY F IA/b SK-50 „PASJONAT"

SK-50 „Pasjonat" stanowi wyczynową wersję szkolnego modelu SK-X2 „Agis". Model posiada bardzo dobre własności lotne, aczkolwiek jest dość trudny do oblatania.

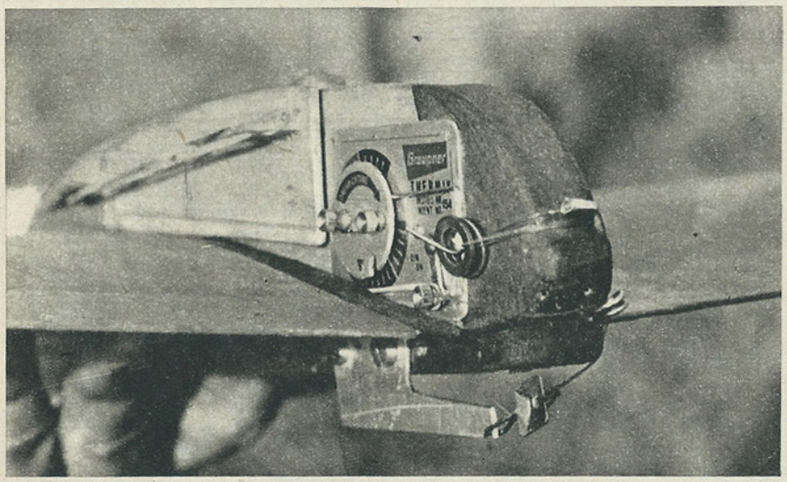
Startując tym modelem w VIII Ogólnopolskich Zawodach Modeli Latających Skrzydeł o Memoriał Maksymiliana Października w październiku 1976 r. w Gliwicach, zająłem 1 miejsce wynikiem 84+110+180+138+120 = 632 s.

„Pasjonat" charakteryzuje się bardzo sztywną i zwartą konstrukcją. Skrzydła mają charakterystyczną prostokątną część przykadłubową oraz na całej rozpiętości skrzynkowy dźwigar pasowy. Łączenie skrzydeł zrealizowano przy pomocy dwóch duraluminiowych bagnetów, zapewniających dużą sztywność połączenia oraz stałość kątów zaklinowania. W centralnej części skrzydeł zastosowano profil MVA 301, a w częściach ustateczniających profil Goettingen 564.

Kadłub zbudowany jest z deseczki lipowej. Ma dwie komory balastowe, wycięcie na pomieszczenie wyłącznika czasowego oraz hamulce aerodynamiczne.

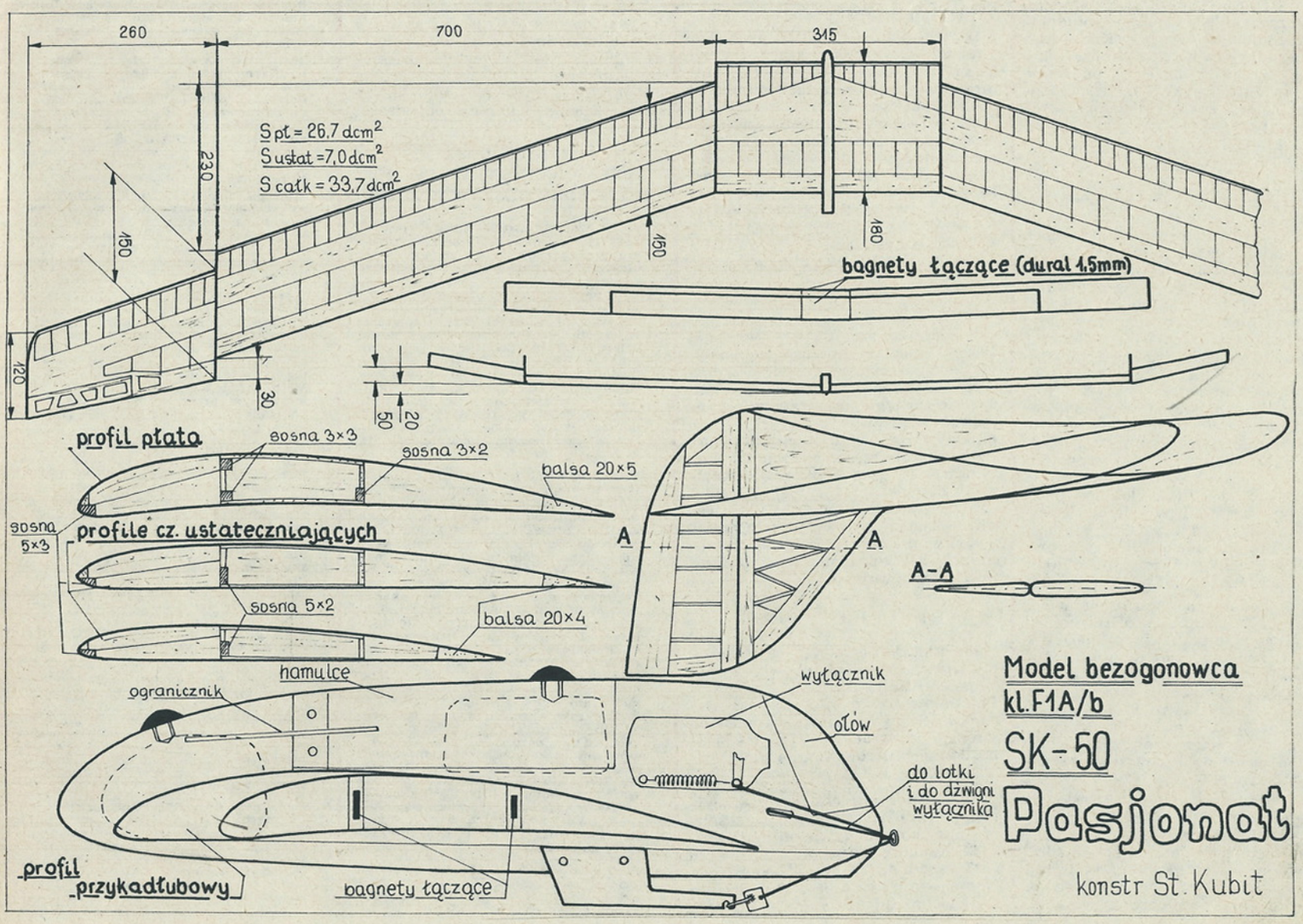
W modelu zastosowano ruchomą lotkę na prawym płacie zapewniającą krążenie modelu po odczepieniu z holu. Model oklejono cienkim papierem japońskim w kolorach żółtym, niebieskim i różowym i czterokrotnie cellonowano.

STANISŁAW KUBIT
Zdjęcia: Zbigniew Postuła



Widok kadłuba modelu SK-50 od tyłu.

Elżbieta Mikucha, sędzia sportowy, z modelem „Pasjonat".



DZIEJE ESKADR

26 ESKADRA OBSERWACYJNA »towarzysząca«

3

14 WRZEŚNIA. Z pobliskiego lotniska w Stanisławowie kpr. Duda i kpr. Talaga sprowadzili uzupełnienie: RWD-14 „Czapla" i R-13D. Przed południem ppor. obs. Łapa i kpr. pil. Plischke dokonali rozpoznania w rejonie Lwowa, a załoga por. Chełstowskiego i kpr. pil. Zarębowicza rozpoznali rejony Przemyśla i Drohobycza. Meldunki z wykonanych zadań zostały przekazane dowódcy obrony Lwowa — gen. Langnerowi.

15 WRZEŚNIA. Nie wykonywano lotów.

16 WRZEŚNIA. W rejon Stryja i Bratysławia poleciał por. Chełstowski i kpr. Duda. W rejon Przemyśla — por. Król i kpr. Zarębowicz. Oba zadania zostały wykonane i meldunki przekazano do sztabu Frontu Południowego. O 17.00 dowódca lotnictwa, ppłk Tuśkiewicz zorganizował odprawę wszystkich dowódców jednostek lotniczych, znajdujących się w obszarze operacyjnym Frontu Południowego, zapoznając ich z obecną sytuacją militarną, którą określił jako „bardzo niekorzystną lecz nie beznadziejną..." Po omówieniu problemów zaopatrzenia eskadr w paliwo, amunicję i żywność, w zakończeniu nadmienił, że może zaistnieć taka ewentualność iż „...Chcąc walczyć dalej trzeba będzie przekroczyć granicę rumuńską..."

17 WRZEŚNIA. O 10.00 startują na rozpoznanie zachodnio-południowego rejonu Lwowa por. Król i kpr. Duda, odkrywając „po drodze" lotnisko wroga i duże zgrupowanie czołgów hitlerowskich na leśnej polanie; lotem koszącym załoga wróciła do bazy.

Około 14.00 ponownie polecieli kpr. Duda z por. Prażmowskim w rejon Lwowa z zamiarem ewentualnego lądowania na lotnisku w Skniłowie. Nadlatując ze wschodu na 600 m załoga dostała się w silny ogień wszystkich rodzajów broni jaką dysponowali obrońcy Lwowa. Nie pomogły rakiety ani wymachiwanie skrzydłami — podejście do lądowania było niemożliwe tak, że załoga poprzestała na zrzuceniu meldunku. Około 14.00 leciał również niestrudzony por. Król z kpr. Talagą do Denisowa samolotem RWD-8 z rozkazem dla bazujących tam jednostek lotnictwa, aby natychmiast skierowały się do Kut. W drodze powrotnej, na skutek złych warunków atmosferycznych oraz ataku hitlerowskiego myśliwca, lotnicy przymusowo lądowali w Ohyni, uszkadzając RWD-8, który następnie spalili, z powodu niemożliwości naprawy (po telefonicznym porozumieniu się z dowódcą eskadry).

W godzinach popołudniowych przybyły ze sztabu lotnictwa oficer łącznikowy przekazał rozkaz ewakuacji i odlotu do Rumunii. Kpt. Rzepa wyprawił personel naziemny i nadwyżkę personelu latającego do Kut, pozostawiając na lotnisku 2 samochody i kilku mechaników do wysłania rzutu powietrznego, który miał dolecieć do Rumunii następnego dnia rano.

Wieczorem dowódca 26 eskadry przeprowadził w mieszkaniu zarządcy majątku Zagwóźdź ostatnią odprawę personelu latającego eskadry, następnie zagrał na pianinie Hymn Narodowy. Lotnicy przesiedzieli w majątku całą noc, oczekując świtu.

18 WRZEŚNIA. Cały personel udał się na lotnisko ale niezwykle gęsta mgła uniemożliwiła start. Około 10.00, gdy mgła nie ustępowała, a w pobliżu lotniska zaczęły pojawiać się grupki uzbrojonych Ukraińców — kpt. Rzepa wydał rozkaz spalenia samolotów eskadry (dwóch R-13 „Mewa" i dwóch „Czapli", w tym „Czapli" uszkodzonej i pozostawionej przez 23 eskadrę), a następnie odjazdu samochodami do Kut. Personel latający 26 eskadry przekroczył granicę polsko-rumuńską 19 września 1939 r. o 9.00, a personel naziemny w nocy z 19 na 20 września.

Tak zakończyła się chlubna działalność 26 Eskadry Obserwacyjnej 2 Pułku Lotniczego w Krakowie.

Wojnę Obronną Polski w 1939 r. 26 Eskadra Obserwacyjna odbyła w następującym składzie:

Dowódca Eskadry — kpt. obs. **Stanisław Rzepa.**

I/26 Pluton — PILOCI: ppor. rez. Mieczysław Pietrzyk, st. sierż. Adam Baran, kpr. Franciszek Ciepiński, kpr. Leon Kubarski, kpr. Stefan Plischke, kpr. Michał Zarębowicz.

OBSERWATORZY: por. Leon Wrzeszcz — dowódca I/26, por. Aleksander Chełstowski, por. Władysław Szymik, ppor. Adam Męciński. Szef mechaników — st. majster wojsk. Franciszek Kwadrans.

II/26 Pluton — PILOCI: ppor. rez. Tadeusz Czyżowski, kpr. Andrzej Duda, kpr. Józef Talaga, kpr. Gerard Twardoch. **OBSERWATORZY:** por. Stanisław Król — dowódca II/26, por. Jan Konikowski, por. Jan Prażmowski, ppor. Adam Łapa. Szef mechaników II/26 — mł. majster wojsk. Jan Makowski, szef adm. 26 eskadry — sierż. Mieczysław Makosiński. Wyposażenie 26 eskadry: 7 samolotów Lublin R-13D + 2 RWD-8; uzupełnienie 3 R13, 2 LWS-3 „Mewa", 1 RWD-14 „Czapla".

★

W dniach od 1—17 września 1939 r. załogi 26 eskadry wykonały: 47 zadań rozpoznawczych, 5 lotów łącznościowych, ponosząc w tym okresie następujące straty w personelu latającym: 4 poległych, 1 zaginiony (w niewoli), 1 ciężko ranny (w szpitalu); w samolotach: 10 Lublin R13 (w tym 7 podczas działalności bojowej i 3 spalone), 2 LWS-3 „Mewa" (uszkodzone przy lądowaniu — spalone), 1 RWD-14 „Czapla" (spalony przy ewakuacji do Rumunii), 2 RWD-8 (zniszczone podczas działalności wojennej).

★

26 eskadra, działając w składzie lotnictwa Armii „Kraków", a następnie Armii „Karpaty" i Frontu Południowego, operowała na kierunku jednego z głównych uderzeń wroga, wspieranego licznymi jednostkami hitlerowskimi 4 floty powietrznej.

Po opuszczeniu obszaru operacyjnego Armii „Kraków", 3 września, przez krakowski dywizjon myśliwski i 24 eskadrę rozpoznawczą — 26 i 23 eskadry działały aż do zakończenia wojny jako jedyne jednostki lotnicze Armii „Kraków". Przejęły one cały ciężar odpowiedzialności i wysiłku za sprawne i terminowe wykonanie zadań lotniczych zleconych przez sztab Armii, często wykraczających swym zakresem poza normy działalności bojowej tych jednostek.

Personel latający 26 eskadry — to dobrze wyszkoleni młodzi oficerowie i podoficerowie. Wykazali się oni męstwem, poświęceniem i odwagą wykonując zlecone im zadania na przestarzałych, powolnych i słabo uzbrojonych samolotach, ustawicznie w zagrożeniu ze strony myśliwców i ognia opl wroga jak i też, niestety, pocisków oddziałów własnych.

Ciężkie straty personelu latającego i dowódczego poniesione w pierwszych dniach wojny — to przede wszystkim wynik braku bojowego doświadczenia, a także piękne świadectwo wysokiego morale dowódców, którzy świecąc przykładem lecieli jako pierwsi i ginęli.

Z czasem załogi wypracowały sobie metody i sposoby wykonywania zadań. A że były one skuteczne świadczy o tym fakt, iż do końca działalności eskadry nikt z personelu latającego nie zginął, choć okazji ku temu nie brakowało. Z każdym dniem latało się coraz trudniej, często nie znając położenia wojsk własnych i wroga, ustawicznie czuwając i zmieniając lotniska, by uniknąć okrążenia.

Cała działalność 26 eskadry w Wojnie Obronnej Polski w 1939 r. — to chlubny zapis w historii polskiego lotnictwa, to niezłomna walka garstki ludzi, ofiarnie spełniających swój żołnierski i lotniczy obowiązek.

DALSZE LOSY PERSONELU LATAJĄCEGO 26 ESKADRY OBSERWACYJNEJ

1. **Kpt. obs. Stanisław Rzepa (1905 — 24/25 1941 r.) dowódca eskadry.** Z Rumunii przedostał się do Francji, gdzie otrzymał przydział jako dowódca eskadry szkolnej w polskiej bazie lotniczej w Lyon. Po klęsce Francji w 1940 r., przybył do Liverpool, następnie do polskiej stacji lotniczej w Anglii — Blackpool, skąd został skierowany na dodatkowe przeszkolenie w Bramcote. W czerwcu 1941 r. dostał przydział do 304 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Śląskiej. Zginął w pierwszym locie bojowym, podczas drogi powrotnej z wyprawy bombowej nad Emden. Pochowany — Parish Cm. Bérgen, Holandia, Sek. H, E Side, gr. nr 16.

2. **Por. obs. Stanisław Król, dowódca II/26 Plutonu.** Z Rumunii przez Francję, w styczniu 1940 r. odpłynął z grupą polskich lotników do Anglii, gdzie po przeszkoleniu otrzymał przydział do 301 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Pomorskiej. Latał nad Niemcy. W 1943 r. zgłosił się na ochotnika do organizującej się przy 138 Dywizjonie RAF polskiej eskadry nr 1586 do zadań specjalnych, w składzie której brał udział w licznych lotach do krajów okupowanych m. in. do Polski. Wiedząc o szalejącym terrorze hitlerowskim w Warszawie i kraju, podjął wraz z chor. pil. Stanisławem Kłosowskim decyzję lotu nad Warszawę i zbombardowania siedziby gestapo w Al. Szucha, do czego nie doszło tylko z obawy na ewentualne porażenie bombami domów zamieszkałych przez ludność polską. W tragicznych dniach Powstania Warszawskiego, będąc dowódcą 301 Dywizjonu, brał kilkakrotnie udział w lotach ze zrzutami dla walczącej Warszawy. Odznaczony Złotym Krzyżem Virtuti Militari kl. IV. Przebywa za granicą.

3. **Por. obs. Leon Wincenty Wrzeszcz (1910 — 1 września 1939 r.), dowódca I/26 Plutonu.** Zginął w locie bojowym w pierwszym dniu wojny.

4. **Por. obs. Aleksander Chełstowski.** Losy wojenne nie są znane.

5. **Por. obs. Jan Konikowski.** Zestrzelony 1 września 1939 r., dostał się do niewoli. Dalsze losy nie są znane.

6. **Por. obs. Jan Prażmowski.** Losy wojenne nie są znane.

7. **Por. obs. Władysław Szymik (1913 — 2 września 1939 r.).** Po śmierci por. Wrzeszcza, dowódca I/26 Plutonu. Zginął w locie bojowym.

8. **Ppor. obs. Mieczysław Łapa.** Przez Rumunię, Francję przybył w styczniu 1940 r. do Anglii. Losy wojenne i powojenne nie są znane.

9. **Ppor. obs. Adam Męciński.** Przez Rumunię i Francję dotarł w styczniu 1940 r. do Anglii. Losy wojenne i powojenne nie są znane.

10. **Ppor. rez. pil. Tadeusz Zygmunt Czyżowski (1913 — 1 września 1939 r.).** Zginął w locie bojowym.

11. **Ppor. rez. pil. Mieczysław Pietrzyk.** Przez Rumunię, Francję, w styczniu 1940 r. przybył do Anglii, gdzie latał początkowo w 271 Dywizjonie RAF, rozprowadzając samoloty do jednostek bojowych, a następnie w 1941 r. otrzymał przydział do 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskiego. Po odbyciu tury lotów bojowych, został skierowany na studia medyczne do Edynburga, po ukończeniu których, w latach 1944—1947, był lekarzem Polskich Sił Powietrznych w Anglii. W 1947 r. powrócił do kraju i przez wiele lat był lekarzem i dyrektorem Pogotowia Ratunkowego w Krakowie, gdzie zamieszkuje do chwili obecnej.

12. **St. sierż. pil. Adam Baran (1904 — 1 września 1939 r.).** Zasłużony wieloletni szef pilotów i wzorowy podoficer 26 eskadry. Zginął w locie bojowym wraz z por. L. Wrzeszczem.

13. **Kpr. pil. Franciszek Ciepiński.** Według nie potwierdzonych relacji, zginął w wypadku samochodowym w Anglii (w okresie wojny, będąc na urlopie).

14. **Kpr. pil. Andrzej Duda.** Dzielny i ofiarny pilot z okresu wojny w 1939 r. Po przekroczeniu granicy rumuńskiej, powrócił w grudniu 1939 r. do okupowanego kraju, gdzie pod ps. „Jarosz", od września 1940 r. aż do wyzwolenia, działał aktywnie w ZWZ-AK. Po wyzwoleniu pracował do 1972 r. w przemyśle. Obecnie na emeryturze. Mieszka w Krakowie.

15. **Kpr. pil. Leon Kubarski.** Ciężko ranny w locie 1 września 1939 r., przebywał na leczeniu w Częstochowie. W obawie przed wywiezieniem do obozu jenieckiego, uciekł ze szpitala i dotarł do Warszawy. Dalsze losy nie są znane.

16. **Kpr. rez. pil. Stefan Plischke (1912 — 16 kwietnia 1942 r.).** Przez Rumunię, Francję przybył do Anglii, gdzie był instruktorem w Szkole Pilotażu Podstawowego w Hucknall. Zginął w locie treningowym, na skutek zderzenia w powietrzu z samolotem Tiger Moth, k/miejscowości Blidworth, pilotowanym przez por. Walczaka. Pochowany w Hucknall, W. Brytania, dr. p. gr. 5a.

17. **Kpr. pil. Józef Talaga.** Bojowy i zasłużony pilot z okresu wojny w 1939 r. Po ewakuacji do Rumunii, powrócił na jesieni tego roku do okupowanego kraju, gdzie działał w organizacji konspiracyjnej ZWZ-AK pod ps. „Lister" aż do wyzwolenia kraju. Po wyzwoleniu działał aktywnie w szeregach Aeroklubu Krakowskiego m. in. przy zaopatrzeniu Aeroklubu w sprzęt lotniczy do celów szkoleniowych. Następnie pracował przez wiele lat jako kierownik warsztatu w Zakładach Koncentratów Spożywczych w Skawinie. Obecnie jest na emeryturze. Mieszka w Skawinie.

18. **Kpr. pil. Gerard Twardoch (1914 — 16 października 1942 r.).** Po przybyciu do Anglii dostał przydział do 304 Dywizjonu Bombowego im. Ziemi Śląskiej, odbywając wiele lotów bojowych. Zginął w locie patrolowym przeciwko okrętom podwodnym nad Atlantykiem, zestrzelony przez myśliwce niemieckie.

19. **Kpr. pil. Michał Zarębowicz (1917 — 29 marca 1943 r.).** Przez Rumunię, Płn. Afrykę dostał się do Anglii. Zginął w locie ćwiczebnym w 18 OTU w Bramcote. Pochowany w Newark, W. Brytania, gr. H. 16.

JERZY PAWLAK

Płk. dypl. pil. Ryszarda Grundmana nie trzeba przedstawiać naszym Czytelnikom. Pisaliśmy o nim wielokrotnie. Należy do grona znanych i zasłużonych pilotów współczesnego lotnictwa wojskowego. Przez wiele lat był dowódcą 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Po odejściu z pułku w 1973 r. na inne stanowisko w Wojskach OPK przystąpił do pisania i porządkowania swych wspomnień. Z początkiem 1974 r. złożył je w Wydawnictwie MON. Obecnie płk dypl. pil. Ryszard Grundman jest szefem Działu Szkolenia i Sportu Aeroklubu PRL.

W roku ubiegłym kończąc ostatni fragment wspomnień płk. dypl. pil. Ryszarda Grundmana, publikowanych w „Skrzydlatej", obiecaliśmy naszym Czytelnikom rozmowę z autorem, oczywiście po ukazaniu się drukiem jego książki pt. „Smugi na niebie". Wspomnienia zostały wydane, autor przychylił się do propozycji odbycia z nim rozmowy.

ZBLIŻENIE

— Dzięki Pana uprzejmości miałem okazję przeczytać wspomnienia w maszynopisie, zanim przygotowane zostały przez wydawcę do druku. Egzemplarz, który mam w ręce, pachnie jeszcze farbą drukarską. Czy książka różni się pod względem objętości i treści od maszynopisu?

— W maszynopisie poczyniłem skróty, zresztą mało istotne. W tym przypadku mam na myśli podobne loty, zbliżone opisy, czy też wydarzenia. Krótko mówiąc rozpisałem się; następnie pracując nad tekstem dochodziłem do przekonania, że pewne partie tekstu są przewlekłe, podane zbyt drobiazgowo i mogą trochę nużyć czytelnika. A przecież do niego kieruję swoje wspomnienia, które powinny być żywe i ciekawe. Cóż, jest to moja pierwsza książka.

— I sądzę, że nie ostatnia?

— Prawdopodobnie.

— Dlaczego tyle ostrożności?

— Pierwszą książkę jest stosunkowo łatwo napisać każdemu, kto ma bogate przeżycia. Drugą jest trudniej. Powinna być lepsza od pierwszej, jeśli nie równorzędna.

— Zgadzam się, ale po pierwszej książce Pan ma już pewne doświadczenie, które może być pomocne przy pisaniu kolejnej książki...

— Najtrudniej jest wtedy, gdy ma się sporo przeżyć lotniczych. Trzeba wybrać te najlepsze. Nie sposób pisać o wszystkim.

— Na pewno. Jest jedno ale.. Książek o współczesnym lotnictwie mamy tak mało, iż warto pokusić się o przybliżenie lotnictwa wojskowego szerokiemu ogółowi cztyelników, a przez to i społeczeństwu.

— Tak, pokusa jest silna.

— Dlaczego Pan napisał wspomnienia?

— Ofiarni ludzie oddani całym sercem pracy dla lotnictwa odchodzą w zapomnienie. Między innymi moim zamiarem było także wspomnieć o nich w ciepłych słowach. Ktoś powinien podziękować im za trud włożony w rozbudowę polskiego lotnictwa wojskowego.

— Czy tylko?

— We wspomnieniach chciałem połączyć urok i ryzyko powietrznej przygody z ogromem trudnych zadań, stojących przed pilotami myśliwskimi samolotów odrzutowych. Chciałem także ukazać w pełnym przekroju nowoczesność lotnictwa i jego ludzi.

— Czym się Pan kierował przy pisaniu wspomnień? Mam na myśli selekcję i wybór.

— Wybrałem tylko, moim oczywiście zdaniem, najważniejsze wspomnienia, a przede wszystkim te wydarzenia, które warto uchronić od zapomnienia.

— Jak sobie przypominam, nowoczesna technika lotnicza podana została w bardzo przystępnej, nie nużącej czytelnika formie. Jest to zaleta książki.

— Przyjemnie słyszeć taką ocenę.

—Mówię o moich wrażeniach po przeczytaniu Pana wspomnień.

— Moją uwagę przy pisaniu wspomnień skupiłem w dużej mierze na opisach niektórych psychicznych odczuć i wrażeń pilotów podczas złożonych sytuacji w powietrzu.

— To są bardzo cenne i jednocześnie ciekawe partie książki.

— Chciałem w uargumentowany sposób udowodnić, że służba w nowoczesnym lotnictwie ma w swej specyfice romantykę, a co szczególnie ważne, że w tej służbie każdy pilot codziennie poddawany jest surowym egzaminom, które pomyślnie zdają tylko najlepsi i z tego tytułu mają nie mniej męskiej satysfakcji od swoich frontowych poprzedników.

— Właśnie. Ale pokazał Pan człowieka i jednocześnie nowoczesną technikę. Odsłonił Pan to, co do tej pory tylko kilku autorom udało się pokazać — wewnętrzne reakcje pilota podczas służby na ziemi i w powietrzu.

— Wielu bowiem ludzi zna lotnictwo z odświętnych pokazów czy defilad powietrznych. Często nie orientuje się ile wysiłku potrzeba, aby ta krótka chwila pokazu wypadła jak najlepiej. Starałem się więc przedstawić pilota myśliwskiego w różnych sytuacjach: podczas trudnych ćwiczeń zarówno w dzień jak i w nocy, lotów w szyku, akrobacji i defilad. Opisałem odczucia człowieka samotnie siedzącego za sterami samolotu odrzutowego, od którego umiejętności, poziomu wyszkolenia, cech charakteru, a nade wszystko szybkiej i prawidłowej decyzji zależy jego lot czy też wykonanie zadania.

— Cenne są również te partie książki, w których opisuje Pan drugą stronę medalu zawodu pilota wojskowego: słabości i kłopoty...

— Przedstawiłem fakty, a te są bezsporne. Nie próbowałem także ukrywać momentów słabszych, a nawet zwątpień czy chwilowego lęku, ba, własnych trudności, kłopotów, niepewności.

— Gdy czytałem Pana wspomnienia, odczuwałem niekiedy pewien niedosyt, brak po prostu kilku zdań dla mocniejszego zaakcentowania opisywanego epizodu, wydarzenia czy jakiegoś lotu. Po uważnym jednak przeczytaniu tekstu po raz drugi dochodziłem do wniosku, że uzupełnienia osłabiłyby tylko jędrność tekstu. Czy to było celowe zamierzenie przy pisaniu wspomnień?

— Jak najbardziej. Nie chciałem sztucznie przeciągać swoich relacji. Skracałem je maksymalnie. Punktowałem tylko momenty najważniejsze i godne uwagi.

— Czy w książce są tylko te przeżycia lotnicze, które uznał Pan za najciekawsze i mogące zainteresować czytelnika, czy też Pan kierował się ich wyborem, celem pokazania jakiegoś przekroju służby pilota myśliwskiego?

— Wyselekcjonowałem z własnych przeżyć lotniczych tylko te, które w moim przekonaniu mogły ukazać młodzieńczy entuzjazm, przygodę i romantyzm współczesnego pilota wojskowego.

— Krótko mówiąc stanął Pan przed trudnym wyborem?

— Tak to prawda. Przestrzegałem jednak żelaznej zasady: niczego sztucznie nie retuszowałem, niczego nie dodawałem. Pozostałem od pierwszej do ostatniej strony książki wierny prawdzie w odtwarzaniu zarówno sytuacji czy wydarzeń jak i własnych odczuć oraz języka jakim mówimy w gronie pilotów.

— To jest ogromny plus Pana wspomnień. Należy pogratulować wyboru tej właśnie formy pisarskiej. Gdyby to był pamiętnik, zagubiłby się Pan w odtwarzaniu wydarzeń z kalendarzem w ręku i...

— ...zanudził czytelnika

— Otóż to: nic bowiem gorszego, niż nadużyć cierpliwości tego, do którego kierujemy książkę.

A propos: czy ustalenie tytułu książki zabrało Panu dużo czasu?

— Było to równie trudne zadanie jak napisanie książki. Tytuł roboczy brzmiał: „Na ziemi i w stratosferze". Nie podobał mi się. Napisałem więc kilkadziesiąt tytułów, aby ostatecznie wybrać ten jeden, który odpowiada treści książki.

— Kto był pierwszym opiniodawcą Pana wspomnień?

— Moja żona.

— Jaką ocenę Pan uzyskał?

— Więcej niż dobrą.

— Czy nie sądzi Pan, że żona potraktowała zbyt ulgowo Pana wspomnienia?

— Wręcz przeciwnie. Należy do surowych i bezstronnych krytyków. Gdyby jej się wspomnienia nie podobały, wytknęłaby to od razu, bez tak zwanej taryfy ulgowej.

— Czy jest Pan zadowolony ze swojej książki?

— Jestem zadowolony, ale przyznam się, że obecnie pewne jej fragmenty napisałbym inaczej i jak sądzę lepiej.

— Naszą rozmowę prowadzimy w dniu, w którym otrzymał Pan pierwszy egzemplarz książki. Gdy ukaże się ona w „Skrzydlatej", będzie już w sprzedaży księgarskiej, a Pan po pierwszych spotkaniach autorskich z jej czytelnikami. Nie wątpię, że „Smugi na niebie" uzyskają dobrą ocenę sympatyków lotnictwa i miłośników dobrej lotniczej książki. Gratulujemy.

— Dziękuję.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

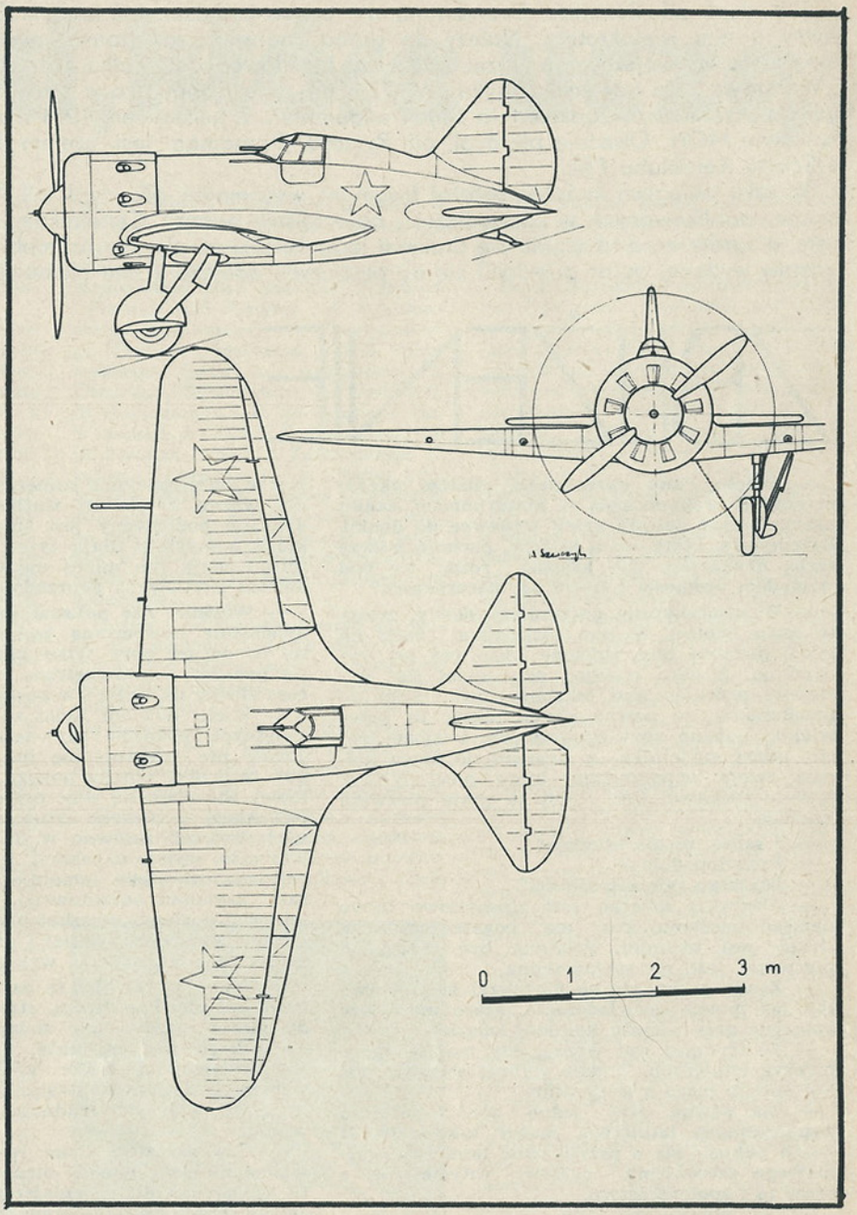
Płk dypl. pil. Ryszard Grundman

Zdjęcie: L. Zielaskowski

do zawodu pilota

SAMOLOTY KRAJU RAD

SAMOLOT MYŚLIWSKI I-16



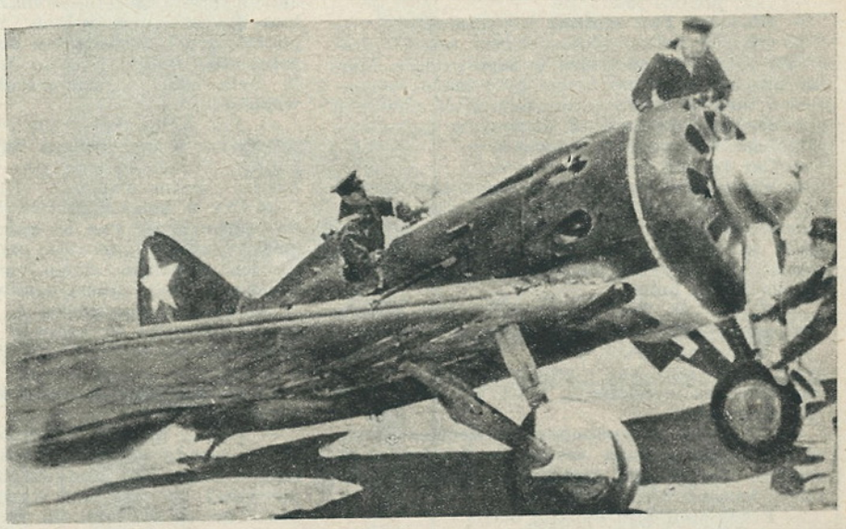
W 1932 r. M. Polikarpow zaprojektował samolot myśliwski — dolnopłatowiec, wbrew ówczesnym poglądom, że tylko dwupłatowiec zapewnia maksymalną zwrotność. Dla osiągnięcia zwrotności, samolot Polikarpowa miał małe wymiary i masy położone blisko środka sił aerodynamicznych. Był przez to niezwykle czuły na każdy ruch sterów. 31.XII.1933 r. prototyp samolotu, oznaczony CKB-12, został oblatany przez W. Czkałowa. Silnik M-22 o mocy 352 kW (480 KM) ograniczał osiągi samolotu (prędkość max. — 359 km/h). W 1934 r. zbudowano jednak kilkadziesiąt I-16 (takie oznaczenie samolot otrzymał w wojsku), używanych głównie do szkolenia pilotów. W 1934 r. W. Czkałow oblatał I-16 typ 4 z silnikiem Wright „Cyclone" R-1820 F3 (523 kW — 712 KM). Seryjne samoloty z silnikami M-25 (budowanymi wg „Cyclone") osiągały 455 km/h. Jako jedne z pierwszych w świecie, samoloty te miały opancerzony fotel pilota. Dla poprawy cech użytkowych w warunkach zimowych, wprowadzono na samolotach I-16 typ 5 osłonę silnika z regulowanymi otworami (żaluzjami) przed cylindrami. Podobny był I-16 typ 6 z silnikiem mocniejszym M-25A (536 kW — 730 KM). I-16 typ 10, oprócz mocniejszego silnika M-25W (551 kW — 750 KM), miał dwa dodatkowe karabiny maszynowe nad silnikiem.

Wersje te były trudne w pilotażu ze względu na małą stateczność. Stateczność została więc nieco poprawiona w wersji I-16 typ 18. Samoloty te miały silniki M-62 (676 kW — 920 KM) ze sprężarką dwubiegową. W 1936 r. na prototypie I-16 oznaczonym I-16P zabudowano dwa działka SzWAK (kal. 20 mm). Po próbach i wprowadzonych ulepszeniach, w 1938 r. wyprodukowano serię samolotów I-16 typ 17 uzbrojonych w te działka, a także w zaczepy pod skrzydłami dla 200 kg bomb. Płozę ogonową zastąpiono kółkiem z twardej gumy. W 1939 r. produkowano ostatnią seryjną wersję I-16 typ 24. Konstrukcja płatowca była wzmocniona ze względu na nowy silnik Szwecowa M-63 (808 kW — 1 100 KM).

Doświadczenia bojowe I-16 zdobył w Hiszpanii w 1936 r., gdzie był używany przez pilotów republikańskich i po raz pierwszy zetknął się z samolotami hitlerowskimi. Na I-16 walczyli piloci radzieccy podczas konfliktu japońsko-mongolskiego w rejonie rzeki Chołchin-Goł. Użyto wtedy po raz pierwszy z powodzeniem lotniczych pocisków rakietowych RS-82 do zestrzelenia samolotu japońskiego. W chwili napadu Niemiec hitlerowskich na ZSRR w 1941 r., myśliwce I-16 musiały przyjąć główny ciężar walki z nowocześniejszymi samolotami nieprzyjaciela. Po wprowadzeniu do walki Jaków, Migów i Łaggów samoloty I-16 używane były jako szturmowce, uzbrojone w 6 pocisków rakietowych RS-82. Na froncie spotykane były do 1943 r.

Konstrukcja płatowca — mieszana. Kadłub drewniany, skorupowy, sklejany z dwu połówek. Dźwigary centropłata z rur stalowych, żebra duralowe, pokrycie duralowe. Części zewnętrzne skrzydeł miały pokrycie przedniej części blachą duralową, a tylnej — płótnem. Mechanizm wciągania podwozia — ręczny (korbowo-linowy). Uzbrojenie: dwa k. masz. SzWAK w skrzydłach, a od serii I-16 typ 10 — dwa dodatkowe k. masz. nad silnikiem. Wersje: typ 17 i typ 24 miały w skrzydłach dwa działka SzWAK.

WITOLD SZEWCZYK



DANE TECHNICZNE

I — 16 typ 6 (I — 16 typ 24)

Wymiary: Rozpiętość — 9,0 m, długość — 5,9 (6,13) m, wysokość — 2,57 m, pow. nośna — 14,54 m².

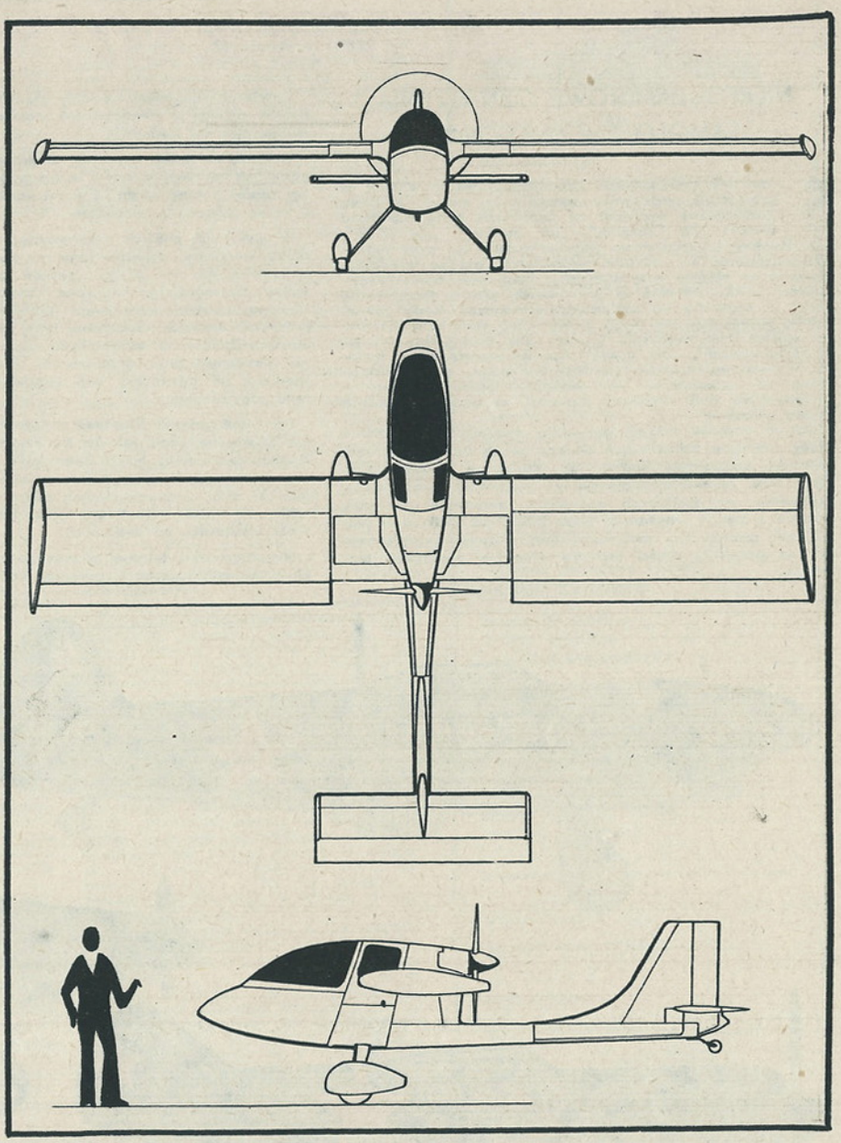
Masy: Masa własna — 1 260 (1 490) kg, masa użyteczna — 400 (560) kg, masa całkowita max. — 1 660 (2 050) kg.

Osiągi: Prędkość max. — 440 (462) km/h, prędkość min. — 115 (125) km/h, czas wznoszenia na 5 000 m — 6,3 (5,8) min, pułap — 9 100 (9 700) m, zasięg — 800 (700) km.

Na rysunku: I-16 typ. 6. Na zdjęciu: I-16 typ 24.

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SAMOLOT SPORTOWY TAYLOR „BIRD"



Opracowany w latach 30-tych lekki samolot sportowy Taylor „Cub", którego seryjną produkcję przejęła potem wytwórnia Piper, zrobił nie lada karierę. Budowany w tysiącach egzemplarzy pod różnymi oznaczeniami służył na wielu frontach II wojny światowej jako samolot łącznikowy. Po wojnie używany był również w polskich aeroklubach. Twórca tego udanego górnopłata, C. Gilbert Taylor, ma dziś już 77 lat, nie porzucił jednak swej konstruktorskiej działalności. 45 lat po powstaniu samolotu J-2 „Cub", konstruktor pracuje obecnie nad nową bardzo ciekawą konstrukcją amatorską. Pomimo niezwykłego układu, Taylor „Bird" ma wiele wspólnego ze swym poprzednikiem sprzed 45 lat. Oba samoloty cechuje prostota konstrukcji i celowość przyjętych rozwiązań, a także dobre własności lotne przy możliwie małych kosztach zakupu i eksploatacji. Prototyp samolotu jest bliski oblotu.

Taylor „Bird" jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym grzbietopłatem, konstrukcji mieszanej: metal + tworzywa sztuczne. Prostokątny płat bez wzniosu i skręcenia ma na całej rozpiętości stały profil NACA-23015. Centropłat jest związany na stałe z kadłubem. Części skrajne składają się do tyłu do transportu i hangarowania. Konstrukcja skrzydeł jednodźwigarowo-kesonowa. Metalowy keson za dźwigarem ma pracujące pokrycie usztywnione podłużnicami i skośnymi żebrami ustawionymi w zygzak. Noski wykonane z laminatu. Lotki szczelinowe na całej długości części skrajnych zapewniają skuteczność na dużych kątach natarcia. Klap brak. Płat zakończony jest płytami brzegowymi ustawionymi pod kątem 10° względem pionu i 2° względem kierunku lotu. Mają one za zadanie rozmywać wiry spływające ze skrzydeł, a jednocześnie dają efekt wzniosu.

Podstawowym elementem nośnym kadłuba i całego samolotu jest belka — rura duralowa długości 4,8 m i średnicy 0,15 m. Do belki przymocowany jest pylon (wspierający skrzydła i silnik), usterzenie, podwozie, a także fotele załogi ustawione w tandem oraz sterownice: ręczna (drążek) i nożna (pedały). Przód belki stanowi ponadto prowadnicę, po której przód osłony kabiny (tzn. cały dziób kadłuba z owiewką z pleksi) odsuwa się do przodu przy wsiadaniu załogi.

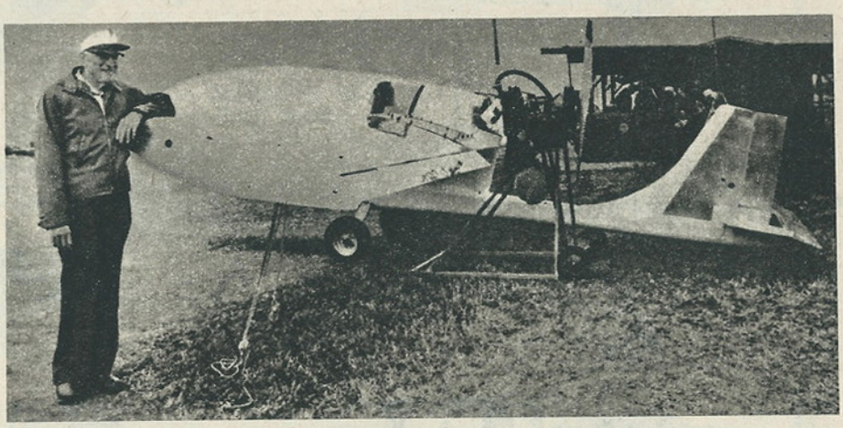
Usterzenie wolnonośne, klasyczne. Konstrukcja taka sama jak w płacie: metalowe kesony i laminatowe noski. Ster wysokości nie dzielony.

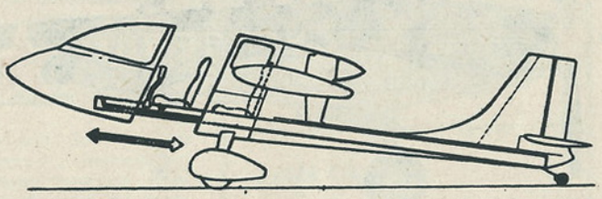
Podwozie z kółkiem tylnym (sterowanym). Główne koła na goleniach sprężystych, wyposażone w hamulce i owiewki.

Napęd stanowi samochodowy (tanie paliwo) silnik japoński SUBARU, czterocylindrowy, chłodzony wodą (!) o mocy 48 kW (65 KM) przy 5 200 obr/min. Silnik zabudowany jest za kabiną pod płatem i napędza dwułopatowe, drewniane śmigło pchające o stałym skoku, przy pomocy paskowej przekładni 2:1 (obroty śmigła — 2 600 obr/min).

Zbiorniki paliwa o pojemności 48 litrów mieszczą się w centropłacie.

(J.Ś.)





Odsuwany przy wsiadaniu załogi przód osłony kabiny samolotu „Bird" (rysunek z prawej).

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 7,90 m, cięciwa — 1,27 m rozpiętość (skrzydła złożone) — 2,17 m, długość — 5,35 m, wysokość — 1,70 m, pow. nośna — 9,7 m², wydłużenie — 6,5.

Masy: Masa własna — 209 kg, paliwo — 35 kg, masa całkowita — 400 kg, obciążenie pow. — 41 kg/m², obciążenie mocy — 8,3 kg/kW (6,2 kg/KM).

Osiągi: Prędkość max. — 200 km/h, prędkość przelotowa — 185 km/h, prędkość lądowania — 64 km/h.

NIEREGULAMINOWE OZNACZENIA SAMOLOTÓW (1941–1945)

Samoloty produkowane po wybuchu wojny w 1941 r. opuszczały wytwórnie, zaopatrzone nieraz w hasła patriotyczne wypisane na kadłubach białą lub żółtą farbą: „Za Ojczyznę", „Za Stalina", „Za ZSRR", „Za Moskwę", „Zwycięstwo będzie nasze" itp. oraz napisy okolicznościowe na sprzęcie wyprodukowanym za pieniądze uzyskane ze zbiórek powszechnych i osobistych darów mieszkańców ZSRR. Również w jednostkach pisano białą farbą (zimą – czerwoną na malowaniu ochronnym) hasła patriotyczne, nawołujące do walki z najeźdźcą oraz sławiące czyny bojowe poszczególnych pilotów, jak np.: „Postrach faszystów-Baranow", „Bij wroga" itp. Rozpoczęto także nadawanie poszczególnym pułkom lotniczym nazw, które uwidaczniano na samolotach; np. jednostka obrony Moskwy – 1 Gwardyjski Pułk Myśliwski malował na swych samolotach nazwę „Moskwa".

Oprócz napisów przyjęło się także nieoficjalne oznaczanie liczby zwycięstw powietrznych danego pilota przez malowanie gwiazdek czerwonych, białych lub żółtych na kadłubie albo statecznikupionowym samolotu. Często, obok oznakowania zestrzeleń, na kadłubach samolotów malowano miniatury orderów i medali uzyskanych przez pilota lub pułk, a w jednostkach gwardyjskich malowano również godło gwardii, zwykle na przedniej części kadłuba albo na statecznikupionowym.

Zwycięstwa jubileuszowe (10, 25, 50 itp.) były oznaczane dużymi cyframi z wiankiem lub napisem okolicznościowym – malowanym na kadłubie.

Oznaczenia liczby zwycięstw malowano głównie w czterech miejscach na samolocie: 1 – na osłonie silnika, 2 – poniżej osłony kabiny pilota, 3 – na kadłubie za kabiną pilo+– 4 – na statecznikupionowym.

W niektórych pułkach szturmowych i bombowych oznaczenie liczby zwycięstw przedstawiono w postaci białych sylwetek samolotów lub też białych pasków głównie na sterze kierunku. Sporadycznie stosowano oznaczenia graficzne zniszczonego sprzętu naziemnego przeciwnika lub zatopionych jednostek morskich. Spotykane były także napisy okolicznościowe wykonane w wytwórniach angielskich i amerykańskich na samolotach przeznaczonych dla ZSRR, a będące pozdrowieniami od robotników tych krajów dla bohaterskiego narodu radzieckiego.

Do nieoficjalnych oznaczeń należy także zaliczyć oznaczenia stosowane przez pilotów francuskich walczących w pułku Normandie-Niemen: krzyże lotaryńskie malowane na statecznikupionowym oraz trójkolorowe malowanie kołpaków śmigieł. W 1944 r. na samolotach pułku Normandie-Niemen pojawiły się także trójkolorowe pasy na sterze kierunku oraz białe błyskawice na kadłubach.

Na zdjęciach i barwnej planszy przedstawione zostały przykłady nieregulaminowych oznaczeń samolotów z lat 1941–45.

OPIS BARWNEJ PLANSZY: 1. Jak-1M, 2. Ła-7 I. Kożeduba, 3. Il-10, 4 (6, 7, 8, 11, 12). Oznakowanie przynależności do jednostek organizacyjnych i napisy okolicznościowe na samolotach Il-2, 5. Jak-3, 6 i 10. Jak-9D.

Tekst: TOMASZ J. KOWALSKI
Rysunki: WIESŁAW BĄCZKOWSKI

Samoloty szturmowe Il-2M3. Przykład: oznaczenia pułkowego (białe elementy na statecznikupionowym), liczby zestrzałów (białe paski) oraz nieregulaminowych elementów na kadłubie.
Zdjęcie ze zbiorów T. J. Kowalskiego

O AGROLOTNICTWIE W AR-T ciąg dalszy

W numerze poprzednim opublikowaliśmy pierwszą część informacji na temat specjalizacji studiów z zakresu agrolotnictwa, istniejącej w Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie. Podaliśmy wówczas warunki jakim winni odpowiadać kandydaci na I rok studiów, jakie dokumenty mają złożyć w Dziekanacie Wydziału Rolniczego AR-T, z czego są egzaminy oraz jak przebiegają zajęcia teoretyczne oraz ćwiczenia w zakresie doskonalenia pilotażu. Obecnie — dalsze wiadomości z tego zakresu.

Ćwiczenia z doskonalenia pilotażu, realizowane na semestrze VIII oraz praktyka wakacyjna po semetrze VIII — są poświęcone nauce lotów na samolotach rolniczych według programu szkolenia pilotów agro, zatwierdzonego przez Ministerstwo Komunikacji.

W ramach ćwiczeń z doskonalenia techniki pilotażu raz w roku — w styczniu — odbywa się zaliczenie, które obejmuje sprawdzenie opanowania wiedzy objętej wymogami do uzyskania kolejnych stopni wyszkolenia lotniczego.

Zgodnie z założeniami, podstawy wiedzy lotniczej związanej ze zdobywaniem praktycznych umiejętności lotniczych studenci zdobyli przed studiami, co dokumentują posiadaniem licencji pilota samolotowego lub szybowcowego przed egzaminem wstępnym na studia.

Dalsze rozwijanie i uzupełnianie tej wiedzy odbywa się na zasadzie samokształcenia i traktowane jest jako wdrożenie do stałego podnoszenia kwalifikacji. Pomocne w tym samokształceniu są zajęcia teoretyczne prowadzone przez instruktorów w trakcie praktycznego szkolenia lotniczego.

Sprawdzeniem poziomu przyswajanych wiadomości teoretycznych są coroczne zaliczenia, które stanowią odpowiednik tzw. Okresowej Kontroli Wiadomości Teoretycznych (według wymagań Przepisów Wykonywania Lotów w Lotnictwie Sportowym) oraz zdawane w czasie trwania studiów egzaminy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną Ministerstwa Komunikacji — na odpowiednie stopnie uprawnień lotniczych.

Przedmioty obejmujące problematykę rolniczą studenci realizują według programu obowiązującego na Wydziale Rolniczym Akademii Rolniczo-Technicznej w Olsztynie z tym, że są oni zwolnieni z obowiązku zaliczenia i zdawania egzaminów z:

- fizjologii i żywienia zwierząt
- chowu zwierząt z zoohigieną
- mikrobiologii rolnej.

Jednocześnie mają oni zmniejszony zakres materiału z przedmiotów:

- fizjologia roślin
- biochemia
- ekonomika rolnictwa.

W ramach przedmiotu — szczegółowa technologia prac agrolotniczych — studenci zapoznają się natomiast dodatkowo z: technologią zwalczania szkodników roślin i lasów, technologią zwalczania chorób roślin i lasów oraz zagadnieniami związanymi z urządzaniem, ochroną i nawożeniem lasu.

Temat pracy magisterskiej z zakresu problematyki agrolotniczej studenci otrzymują na semestrze VI. Praca eksperymentalna wymaga jednego okresu wegetacyjnego. Semestr IX obejmuje analizę uzyskanych wyników i napisanie pracy magisterskiej. Egzamin dyplomowy i obrona pracy magisterskiej odbywa się zgodnie z ogólnymi przepisami, obowiązującymi na Wydziale Rolniczym AR-T w Olsztynie.

Profesorowi dr. hab. Zygmuntowi Drabentowi, prorektorowi do spraw dydaktyczno-wychowawczych AR-T, serdecznie dziękujemy za udzielenie nam wyczerpujących informacji na temat studiów z zakresu agrolotnictwa na Wydziale Rolniczym AR-T.

(z)

listy

NA HORYZONCIE — TELEWIZJA

Z obszernego listu naszego Czytelnika wybraliśmy najważniejsze naszym zdaniem fragmenty, które — publikujemy. (red.)

„Nie wiemy, co sądzą o filmie („Cosmos 1999" — TZ) czytelnicy" — pisze IKARUS na rezerwowanym dla swoich felietonów pasie startowym 16 numeru „Skrzydlatej Polski", prowokując tym samym — jak mniemam — lawinę wypowiedzi wiernych tygodnikowi odbiorców.

Ja także nie wiem, jak czytelnicy „Skrzydlatej" oceniają film omówiony przez IKARUSA; że mogą go przecenić, tego po recenzencji telewizyjnej (sic!) Autora felietonu jestem prawie pewny. Dlatego — i niech mi to IKARUS wybaczy — chciałbym przytłumić wywołane wśród czytelników zachwyty tym filmem powodowane, bowiem „Cosmos 1999" zasługuje na ostrzejszą naganę niż ta „nieśmiała" IKARUSA.

A więc najpierw „realizm naukowy" filmu, w czego krytyce proszę o pomoc znawców, jako że jestem tylko humanistą. Totalną bzdurą jest punkt wyjściowy serialu: ucieczka Księżyca. Jest to bzdura do kwadratu w świetle ucieczki tegoż także z naszego układu słonecznego. Dalszy nonsens to przekonanie wmawiane widzom, że po tym fakcie istnieje jeszcze życie na Ziemi. Przecież Księżyc jest współtwórcą ziemskiego pola magnetycznego, a to z kolei — pułapką dla niebezpiecznych dla życia ludzkiego składników wiatru słonecznego oraz promieniowania kosmicznego.

Druga kategoria błędów i jałowości tego filmu to brak „realizmu ludzkiego", w czym zgadzam się z IKARUSEM. Prezentowane postacie niczego właściwie poza strachem nie przeżywają, a i ten „spływa po nich jak po kaczce woda". Wszystkie one są ponadto do siebie podobne charakterologicznie, jednowymiarowe psychicznie — czyli: płaskie, zimne, sztuczne, nieprawdziwe.

A więc film nie przynosi nam nowej prawdy o człowieku w tych nowych, przyszłych sytuacjach, dlatego też należy go ocenić zdecydowanie ujemnie, więcej — uznać za film szkodliwy, bowiem pod pozorem naukowości imputuje nauce i widzom elementarną ignorancję. Dobra science fiction jest przede wszystkim formą popularyzacji nauki w jej współczesnych śmiałych hipotezach, jest „projekcja w przyszłość" możliwości nauki i techniki dnia dzisiejszego. Dlatego prawdziwe i wartościowe są powieści Stanisława Lema. Telewizja dała sobie wcisnąć bubel z na ogół wartościowej zachodniej twórczości tego typu. Jest to bubel tym niebezpieczniejszy, iż rzeczywiście epatuje widza realizacyjną sprawnością i dobrym rzemiosłem (np. jakość barw).

Program o latających talerzach tym razem przerósł możliwości cyklu i to w sensie negatywnym. Nie wnosząc nic nowego do sprawy, nie nawrócił sceptyków, a wierzących w stołową zastawę na niebie utwierdził w tej wierze. Widz odniósł zapewne wrażenie, że coś się przed nim ukrywa, przemilcza, na wyrost więc i na przekór gotów będzie zobaczyć taki czy inny talerz.

Zaiste, w historii polskiej telewizji nie było bardziej „uwznioślającego" programu, jak ten z zakopiańskich zawodów, dlatego w sprawie telewizyjnych obrazów lotni nie będę się z IKARUSEM sprzeczał. Chciałbym tylko zaznaczyć, iż z programu silnie emanowała łatwość pilotowania lotni, co z jednej strony może przyczynić się do pokątnej (na strychu?, w piwnicy?) produkcji lotni, a z drugiej — do wzrostu liczby u — i wypadków, w czym partycypować będą nie tylko mało pilnowane nastolatki, ale także — jak po swoich sądzę — dziesięciostoletni dziadkowie i babcie.

Program z Edwardem Makulą można było dopełnić migawkami z jego medalowych wzlotów (choćby z filmu upamiętniającego Argentynę), ale i bez tego Gość tamtej SIÓDEMKI bez reszty zjednał sobie serca widzów (i znów — nie tylko nastoletnich). Spotkanie z Mistrzem jest dla mnie kolejnym potwierdzeniem wcześniej dokonanego spostrzeżenia, iż autentyczni ludzie przestworzy noszą w sobie przeogromny, przebogaty świat wewnętrzny, emanujący na słuchaczy w ich wzroku, słowie i geście. Oni jedni potrafią dokonać niemożliwego: potrafią przekazać tych przetworzy milczącą filozofię.

I tu chciałbym zrehabilitować jak ćmy ku nim płynące dziewczęta, bowiem szaleją one za lotnikami nie dla ich skrzydeł (te utracą), ile dla tego świata wewnętrznego, którym „po brzegi" przepełnieni są prawdziwi piloci. Jeśli mimo to widzimy tylu samotnych, bezżennych lotników, to nie dlatego, że są niestali jak podstawa chmur czy inne dane meteo, ale dlatego, że rzadko której kobiecie wystarcza cierpliwości, by ogarnąć wewnętrzne bogactwo tego wybrańca wiatrów, chodzącego z głową w chmurach. Są jednak takie dziewczyny i są nimi właśnie żony pilotów. Żona pilota nie doczekała się hymnu, wiersza, peanu. Żyje w cieniu jego skrzydeł podobnie jak technicy i cała naziemna obsługa lotniska. A przecież bez niej wysoko lotnik nie wzleci, nie zdejmie z chmur diamentu, bowiem to ona właśnie, jej o męża niepokój i trwoga, jej w męża wiara niezłomna na równi z przepisami regulaminów i wymogami zawodów lotniczych wyznaczają zasięg, wysokość i długotrwałość szybowania. Sami piloci w swoich książkowych wynurzeniach także rzadko o żonach swoich piszą ze szkodą dla żon w ogóle, kobiet w ogóle, bowiem właśnie od gospodyń domowych „hangarów" mogłyby się one nauczyć prawdziwej miłości.

Lotnictwo do tej pory wywalczyło sobie jedynie MAGAZYN LOTNICZY, emitowany skromnie na 2 programie. Póki czas może dałoby się wprowadzić KINO FILMÓW LOTNICZYCH? Czy — przy okazji lotniczych? Liczyć na inwencję samej telewizji, sądzę, że nie warto.

Z poważaniem

Tadeusz Zdrenka

korespondencje

AEROKLUB WROCŁAWSKI

Mgr Teresa Ćwik, instruktor szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Wrocławskiego, zdobyła jako 30 pilot we Wrocławiu złotą odznakę szybowcową z trzema diamentami, przelatując odległość ponad 500 km.

*

Znana pilotka szybowcowa i samolotowa Aeroklubu Wrocławskiego, lek. med. Wanda Demczenko oraz utalentowany pilot szybowcowy i samolotowy Aeroklubu Zagłębia Miedziowego mgr inż. Ryszard Aszurkiewicz zawarli w dniu 23 kwietnia br. we Wrocławiu związek małżeński. Młodej parze życzymy dalszych sukcesów na niwie lotniczej i w życiu osobistym.

Stanisław Błasiak

AEROKLUB ROW

Obiecująco wystartowali do bieżącego sezonu rybniccy szybownicy. Wykorzystując sprzyjające warunki atmosferyczne i termiczne, wykonali w dniu 20.4. 1977 r. pierwsze w tym roku przeloty szybowcowe. Trasę trójkąta 305 km pokonali: Tadeusz Mężyk („Pirat") z prędkością 62,1 km/h i Danuta Topór („Pirat") z prędkością 63.9 km/h. Przelotem tym Danuta Topór zdobyła warunek do złotej odznaki szybowcowej i diament za przelot po trasie zamkniętej.

W tym samym dniu pilot Michał Krakowczyk na szybowcu „Jantar Standard" pokonał trasę trójkąta 293 km z prędkością 86,17 km/h. W dniach 19 i 20.4.1977 r. młodzi rybniccy piloci Ryszard Kochman, Jacek Kucharski i Aleksander Rosenstrauch wykonali loty trwające ponad 5 godzin, zdobywając tym samym warunki do srebrnej odznaki szybowcowej.

Wiesław Dziuba

poczta lotnicza

SZKOŁY, AEROKLUBY

Ireneusz Pawelczyk — Lublin. Kandydaci do wszystkich szkół lotniczych i związanych z lotnictwem muszą mieć stan zdrowia bez zarzutu.

Zdzisław Kopczyński — Szadłowice. Szczegółowo i obszernie o warunkach przyjęć do podoficerskich szkół zawodowych pisaliśmy w n-rach 15 i 16 „SP" z br., zaś na temat nauki w szkołach chorążych — w n-rze 9 z br. Radzimy uważnie przeczytać te informacje.

Maciej Ślepowroński — Warszawa. W n-rze 10 „SP" z br. pisaliśmy szczegółowo o studiach na wydziale MEL Politechniki Warszawskiej. Nie jesteśmy w stanie tego jeszcze raz powtarzać. Radzimy skorzystać z zawartych tam informacji.

Grzegorz Prokopowicz — Nikielkowo. Wymagania stawiane mechanikom Polskich Linii Lotniczych LOT są wysokie. Musieliście mało uważnie przeczytać artykuł na ten temat zamieszczony w n-rze 13 „SP" z br.

Cezary Szablewski — Rypin. O warunkach dostania się do Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie dokładnie informowaliśmy w n-rze 3 „SP" z br.

Sławomir Trzuskowski — Rudki. Podajemy adres: Aeroklub Kielecki, 26-001 Masłów.

ZASIĘG

W tablicy danych technicznych samolotów MiG-17 zamieszczonej w „SP" nr 19/1977 (str. 14) zasięg powinien być czytany w km. Przepraszamy.

Rys. W. Fuglewicz

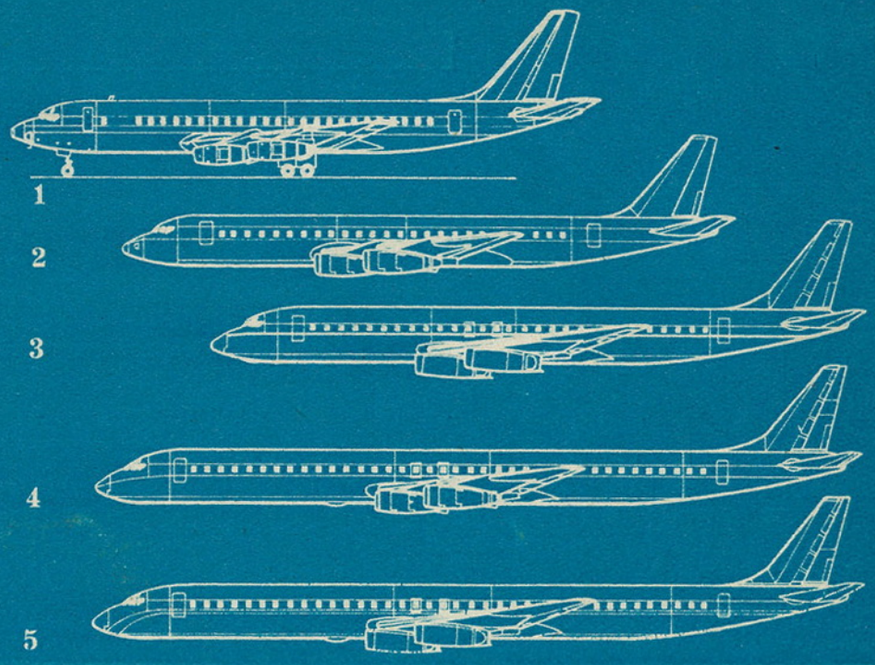
WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 156 zł., półrocznej — 78 zł., kwartalnej — 39 zł. Instytucje, organizacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa-Książka-Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictwo RSW „Prasa-Książka-Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto KPO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata z zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 13.V.77 r. F-89. Zam. 1748. **INDEKS 37606**

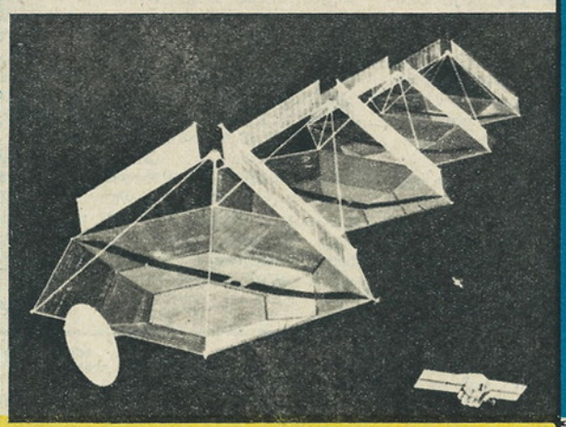
OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń drobnych w tekście 10 zł. za słowo, reklam i ogłoszeń handlowych 38 zł. za 1 cm², ogłoszeń urzędowych — komunikatów 42 zł. za 1 cm²; za ogłoszenia i reklamy wielobarwne dolicza się 100% dodatku; za ogłoszenia i reklamy przekraczające w wypadku ogłoszeń drobnych 50 słów, a w wypadku pozostałych ogłoszeń i reklam 1 kolumnę — może być doliczany dodatek w wysokości do 100% obliczany od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada.

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ROZWÓJ SAMOLOTU

Rysunki przedstawiają różne wersje odrzutowego samolotu pasażerskiego DC-8 na przestrzeni lat (1958–72) jego rozwoju. Zbudowano 556 samolotów tego typu (łącznie z wersją towarową F). Objaśnienie: 1 – DC-8 Seria 10 (1958 r.; 4 silniki po 5 900 kG; prędkość przelotowa max. – 873 km/h; zasięg max. – 6 920 km), 2 – DC-8 Seria 50 (1958 r.; 4 x 7170–8172 kG; 948 km/h; 7710 km), 3 – DC-8 Super 62 (1966 r.; 4 x 8172 kG; 965 km/h; 13 675 km), 4 – DC-8 Super 61 (1966 r.; 4 x 8172 kG; 965 km/h; 11 500 km), 5 – DC-8 Super 63 (1967 r.; 4 x 8168 kG; 965 km/h; 12 390 km). Załoga 3–5 osób + 105–179 pasażerów (seria – 10, 20, 30, 40 i 50) oraz 189 dla serii 62 i 259 dla serii 61 i 63.



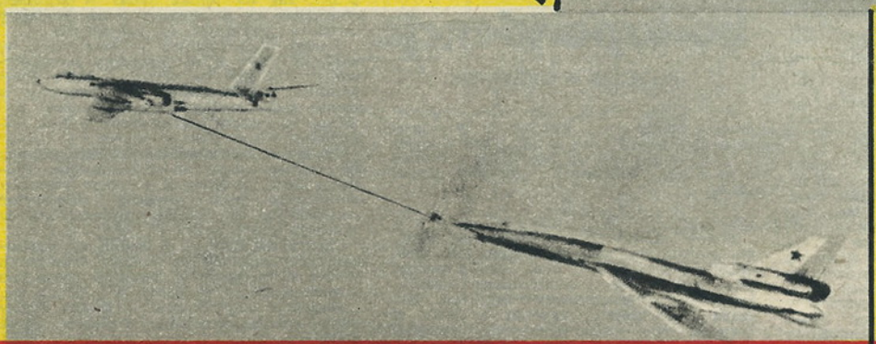


ELEKTROWNIA W KOSMOSIE

Projekt elektrowni orbitalnej o mocy 10 000 megawatów, która może wystarczyć do pokrycia potrzeb energetycznych ok. miliona mieszkań. Poszczególne płyty baterii słonecznych mają powierzchnię czynną 57 m².

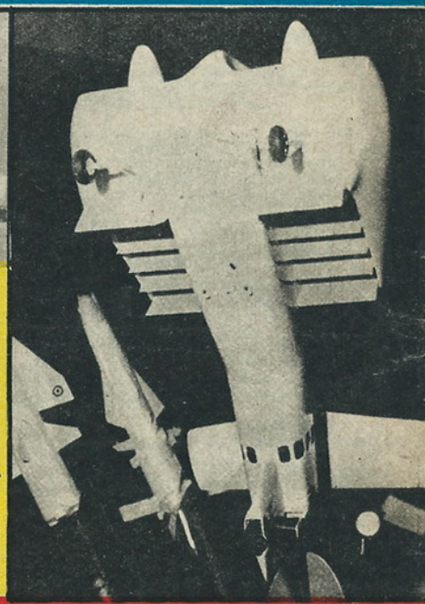
PALIWO W POWIETRZU

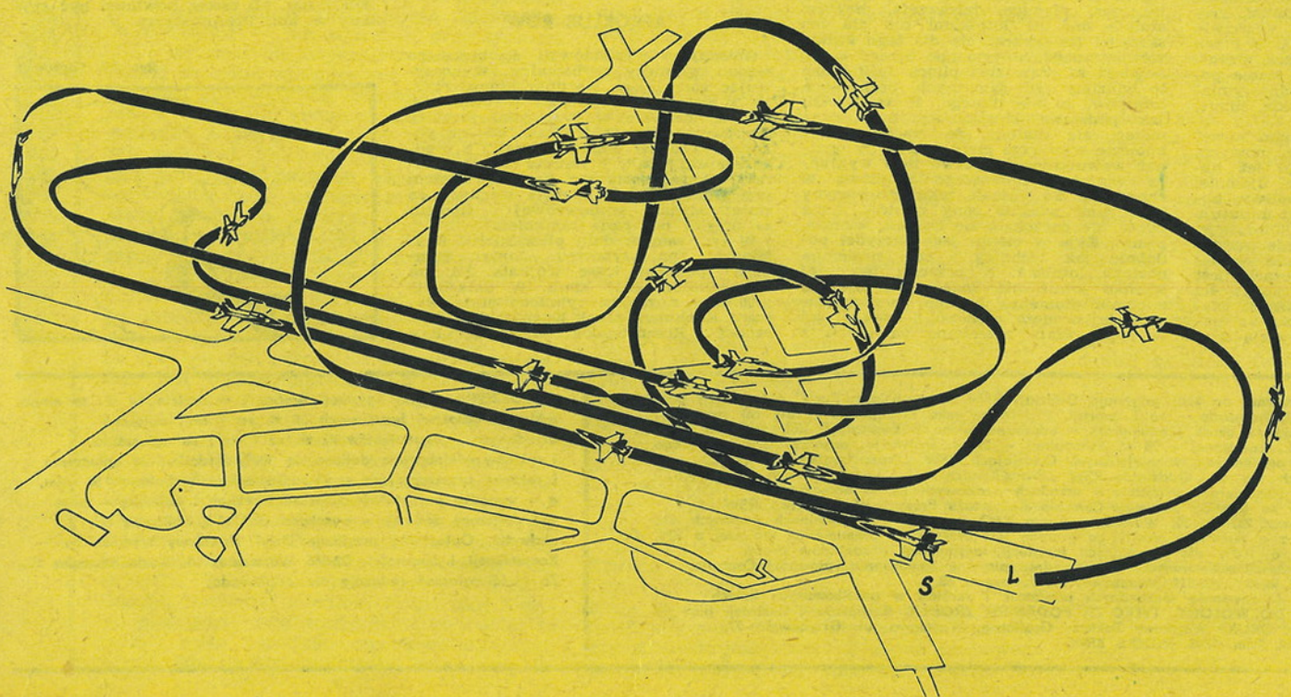
Ciekawe zdjęcie pokazujące uzupełnianie paliwa w locie na dużej wysokości przez dwa wielkie radzieckie samoloty odrzutowe.



▲ W końcu ub.r. drugi prototyp naddźwiękowego samolotu pasażerskiego „Concorde-002" (oblot 9.IV.1969 r.) został przekazany do brytyjskiego muzeum wiedzy. Ostatni lot „Concorde" odbył się w asyście 1-miejscowego myśliwca „Sea Fury".

Pionowzlot „Aérodyne" przechodzi wciąż modyfikacje. Oto makieta jednej z jego najnowszych wersji. Przewiduje się, że mimo współpracy międzynarodowej (RFN i W. Brytania) przy rozwoju tego rodzaju statku powietrznego – nie wystartuje on wcześniej niż na początku lat 80-tych.





CO SIĘ KRĘCI?

Oczywiście – akrobację powietrzną. Na rysunku typowa wiązanka figur wykonywanych na pokazach lotniczych przez pilotów naddźwiękowych samolotów wojskowych. Tym razem jest to program akrobacji indywidualnej. S – start, L – lądowanie.

Zdjęcia i rysunki: „Awiacia i kosmonawtika", „Aviation Magazine", „Flieger Revue", „Der Flieger".